Gedenkblätter der k. und k. Kriegs-Marine

Digitized by Google

Gedenkblätte

der

k.u.k Kriegs-Marine

IV. Band

THE NEW
PUBLIC

Bernhard Freiherr von Wüllerstorf-Urbair.

Digitized by Google

Gedenkblätter

der

. und k. Kriegs-Marine.

Redaction der „Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens"

IV. Band.

Pola

Commissions-Verlag und Druck von [illegible]

1876.

Herr von Wülkerstorf-Urbair.

Gedenkblätter

der

k. und k. Kriegs-Marine.

Herausgegeben von der

Redaction der „Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens“.

IV. Band.

Pola.

Commissions-Verlag und Druck von Carl Gerold's Sohn in Wien.

1902.

25482

NEW YORK
PUBLIC
LIBRARY

Digitized by Google

INHALT.

Seite

Bernhard Freiherr von Wüllerstorf-Urbair. Eine Lebens-Skizze. Von Regierungs-Rath Ferdinand Ritter von Attlmayr 1

1799—1814. Die patriotischen Leistungen des Abbate Don Giacomo Brunazzi. Von Fregatten-Capitän Dušan von Preradorić 16

1827. 16. November. Kampf S. M. Goëlette SOFIA gegen zwei griechische Seeräuber-Fahrzeuge. Von Linienschiffs-Lieutenant a. D. Eduard von Normann-Friedenfels 36

1849. 19. Mai und 4. Juli. Zwei Episoden aus der Blockade von Venedig. Von Linienschiffs-Capitän d. R. Jerolim Freiherr Benko von Boinik 47

1853. 19./20. März. Matrose Vuskovich rettet die Peniche LYNX aus Seenoth. Von Linienschiffs-Lieutenant Alfred Freiherr von Koudelka 60

1856. 26. und 27. März. S. M. Dampfer CURTATONE mit einem Bagger im Schlepp bei schwerem Wetter im Schwarzen Meer. Von Linienschiffs-Lieutenant a. D. Eduard von Normann-Friedenfels . . 65

Digitized by Google

1857—1859. Die Reise S. M. Fregatte NOVARA um die Erde. Von Linienschiffs-Lieutenant Alfred Freiherr von Koudelka 73

1859. 11. und 12. November. Rettungsaction S. M. Dampfers TAURUS bei Sulina. Von Linienschiffs-Lieutenant a. D. Eduard von Normann-Friedenfels 100

1872 — 1874. Die österreichisch-ungarische Polar-Expedition unter Weyprecht und Payer. Von Contre-Admiral Gustav Ritter von Brosch 107

1896. 10. August. Der Überfall auf die wissenschaftliche Expedition S. M. Schiffes ALBATROS im Inneren der Insel Guadalcanar. Von Linienschiffs-Lieutenant Arthur Lengnick 144

Digitized by Google

Verzeichnis der Illustrationen.

Porträt des k. u. k. Vice-Admirals Bernhard Freiherr von Wüllerstorf-Urbair. . Titelbild

Seite

S. M. Fregatte Novara 74

Wegskizze der Expedition von S. M. Schiff Albatros auf den Lion's Head. 154

Bernhard Freiherr von Wüllerstorf-Urbair.

Eine Lebensskizze.

Bernhard Freiherr von Wüllerstorf-Urbair, einer alten Reichsritterfamilie entstammend, wurde am 29. Jänner 1816 zu Triest geboren. Kaum vier Jahre alt, verlor er seinen Vater, Delegaten der Provinz Rovigo.

Seine Mutter (eine geborene Gräfin Grochowska) gieng einige Jahre später eine zweite Ehe mit Johann Grafen Marzani ein, welcher damals k. k. Staatsbeamter in Padua war. So kam es, dass Wüllerstorf seine erste Jugendzeit in Venetien verbrachte.

Für den Militärdienst bestimmt, wurde er im Jahre 1828 als Cadet beim k. k. Infanterie-Regiment »Herzog von Württemberg« Nr. 40 assentiert und zu seiner weiteren Ausbildung in die Pionnier-Cadettenschule nach Tulln ver-

setzt, wo er bis zum Jahre 1833 verblieb. Er war ein vorzüglicher Schüler, besonders für die mathematischen Lehrgegenstände zeigte er hervorragendes Talent.

Auf die im Jahre 1833 an die Zöglinge der Pionnier-Cadettenschule ergangene amtliche Aufforderung, dass jene Cadetten, welche dazu Neigung hätten, sich zum Übertritt in die k. k. Kriegs-Marine melden mögen, entschied sich Wüllerstorf, der sich von Kindheit an zur See hingezogen fühlte, für den Übertritt in den Seedienst. Nach einem kurzen Aufenthalt in Venedig wurde er auf einem kleinen Kriegsfahrzeuge eingeschifft.

Obzwar auf das Selbststudium angewiesen, brachte er es doch zustande, bereits im Laufe eines Jahres die zur definitiven Aufnahme in die Marine erforderliche Prüfung mit ausgezeichnetem Erfolge abzulegen. Schon zwei Jahre später wurde er vom Contre-Admiral Grafen Dandolo zum officiersdienstthuenden Cadetten auf der Goëlette Sphynx ernannt.

Vom Commandanten, Linienschiffs-Lieutenant Milonopulo, zu selbständiger Arbeit angespornt und mit Lehrmitteln versehen, gab

er sich mit Eifer dem Studium der nautischen Astronomie hin. 1837 wurde er auf die Dauer von zwei Jahren der Sternwarte in Wien zugetheilt, deren Director damals der berühmte Astronom Josef Johann Littrow war.

Im Jahre 1839 wurde Wüllerstorf außertourlich zum Linienschiffs-Fähnrich befördert und auf die warme Empfehlung Littrow's zum Vorstande der eben ins Leben gerufenen Marine-Sternwarte in Venedig ernannt, in welcher Eigenschaft er zugleich im Marine-Collegium den Unterricht in der nautischen Astronomie ertheilte. Als Vertreter der k. k. Kriegs-Marine nahm er am Gelehrten-Congresse zu Padua und an jenem zu Venedig theil.

Im April 1847 vermählte sich Wüllerstorf mit Miss H. O'Conor of Connought, die einer in Venedig lebenden irischen Adelsfamilie entstammte.

Bei Ausbruch der Revolution 1848 verließ Wüllerstorf unter geändertem Namen mit seiner Gemahlin unter den peinlichsten Verhältnissen Venedig. Der Seeweg nach Triest war bereits unterbrochen, und so musste er den Landweg einschlagen. Nach mancherlei Beschwernissen

während der Reise durch die insurgierte Provinz Venetien erreichte er am 25. März Triest.

Hier sammelte der damalige Feldmarschall-Lieutenant Graf Gyulai die treu gebliebenen Officiere der k. k. Kriegs-Marine. Wüllerstorf, zum Fregatten-Lieutenant befördert, wurden vorläufig die Geschäfte des Seebezirks-Commandanten in Triest zugewiesen. Seine Aufgabe als solcher war, den Dienst neu zu organisieren, für die Aufnahme von Hilfsofficieren und Seecadetten und für die Instandsetzung der noch verfügbaren Schiffe, sowie der neuangekauften Fahrzeuge zu sorgen.

Im April schiffte sich Wüllerstorf als Escadre-Adjutant des Linienschiffs-Capitäns Kudriaffsky auf S. M. Fregatte Bellona ein.

Während der Blockade von Triest durch die sardische Flotte unter Admiral Albini war er als Escadre-Adjutant bei der Vertheidigung des Hafens thätig.

In dieser Eigenschaft verblieb er bis zum Juni. Hierauf wurde er zum Adjutanten des FML. Grafen Gyulay ernannt und im August dem Cernierungs-Corps vor Venedig unter FML. Welden zugetheilt.

Inmitten dieser aufregenden Ereignisse verlor er seine Gattin, nachdem sie ihm einen Sohn geschenkt hatte.

Zum Linienschiffs-Lieutenant vorgerückt, wurde Wüllerstorf Ende September vom damaligen Marine-Obercommandanten FML. Martini zur Direction des Marine-Collegiums berufen.

Als Vice-Admiral Dahlerup das Marine-Obercommando übernahm, ernannte er im März 1849 Wüllerstorf zum Militär-Referenten. In dieser Stellung hatte er unter anderem die Aufgabe, die deutsche Armeesprache in den Dienst einzuführen. Zahlreiche von ihm verfasste Dienstvorschriften und Übersetzungen von seetaktischen und anderen Reglements datieren aus dieser Zeit.

Im September 1849 wurde Wüllerstorf zum Corvetten-Capitän befördert. Im März 1850 begleitete er den Vice-Admiral Dahlerup nach Wien und fungierte daselbst als Protokollführer bei den Verhandlungen über die Ausgestaltung der k. k. Kriegs-Marine. Für seine vielfachen Verdienste im Krieg und Frieden erhielt Wüllerstorf von Sr. Majestät den Orden der Eisernen Krone 3. Cl.

Im November 1850 wurde Wüllerstorf über eigenes Ansuchen von der Stellung als Militär-Referent enthoben und übernahm 1851 das Commando der Brigg Montecucoli, deren erster Lieutenant sein ehemaliger Schüler, Fregatten-Lieutenant Wilhelm v. Tegetthoff, war.

In dieser Stellung war Wüllerstorf zugleich Mitglied der Commission, welche über die Armierung und Vertheidigung Venedigs zu berichten hatte. Den auf die Lagunenvertheidigung bezüglichen Theil des betreffenden Elaborats arbeitete Wüllerstorf selbständig aus, und beantragte die Schaffung einer Lagunenflottille.

Wüllerstorf kreuzte später in den levantinischen Gewässern, bis er am 1. November 1851 vom neuen Marine-Obercommandanten Graf Wimpffen als Admiralitätsrath und Vorstand der Präsidial-Kanzlei des Marine-Obercommandos nach Triest berufen wurde.

1852 avancierte Wüllerstorf zum Fregatten-Capitän. In diese Periode fällt der Bau der ersten Schraubenfregatte der k. k. Kriegs-Marine, Radetzky.

Im September 1854 übernahm Erzherzog Ferdinand Max das Marine-Obercommando.

Am 17. März 1855 erhielt Wüllerstorf das Commando der Fregatte Venus, mit welcher er auch an der Kreuzung theilnahm, die Eh. Ferdinand Max an der Spitze einer größeren Escadre nach Griechenland, Ägypten und Neapel unternahm.

Am 5. Mai 1856 wurde Wüllerstorf zum Linienschiffs-Capitän befördert.

Eh. Ferdinand Max fasste im Herbst dieses Jahres den Plan zu einer Expedition nach Indien und China und berieth mit Wüllerstorf über denselben. Der Erzherzog gieng bereitwilligst auf Wüllerstorf's Vorschlag ein, die geplante Expedition zu einer wissenschaftlichen Erdumseglung zu erweitern. Bald darauf erhielt Wüllerstorf von Sr. kais. Hoheit die telegraphische Mittheilung, dass das Project von Sr. Majestät dem Kaiser die Sanction erhalten habe. Zum Expeditionsschiff wurde die Segelfregatte Novara gewählt und Wüllerstorf mit dem Range eines Commodore zum Führer der Expedition bestimmt.

Mit Umsicht und minutiöser Sorgfalt traf Wüllerstorf die Vorbereitungen zu dieser ersten groß angelegten maritimen und wissenschaft-

lichen Unternehmung Österreichs. In welcher Weise der Commodore diese ehrenvolle Aufgabe durchführte, ist in einem anderen Abschnitte dieses Bandes der »*Gedenkblätter*« geschildert. Die mitgebrachten zahlreichen Sammlungen bilden einen Schatz und eine Zierde der kaiserlichen Hofmuseen, während die wissenschaftlichen Resultate Gemeingut der gebildeten Welt geworden sind.

Nach der Rückkehr der Expedition, welcher Eh. Ferdinand Max einen feierlichen Empfang bereitete, verbrachte Wüllerstorf längere Zeit in Triest, wo unter der Ägide des Erzh.-Marine-Ober-Commandanten ein besonderes »Novara-Bureau« errichtet wurde, dessen Aufgabe es war, das überaus mannigfaltige wissenschaftliche Material zu sichten, zu ordnen, und namentlich den nautisch-physikalischen, sowie den beschreibenden Theil für den Druck vorzubereiten.

Wüllerstorf wurde 1859 mit dem Orden der Eisernen Krone 2. Classe ausgezeichnet und 1860 in den erblichen Freiherrnstand des Kaiserreiches erhoben.

Vom 13. Mai bis 14. October 1860 wurde v. Wüllerstorf als Commandant S. M. Fregatte

Schwarzenberg und als Flotten-Abtheilungs-Commandant mit mehreren Schiffen aus Anlass der Landung Garibaldi's auf dem Boden Siciliens in die Gewässer dieser Insel beordert, um die Staatsangehörigen sowie die Handelsinteressen Österreichs daselbst zu schützen. Nach glücklicher Beendigung dieser Mission fungierte er vom 17. October 1860 bis zum 18. März 1861 als Hafen- und Festungs-Commandant von Pola.

Am 23. März wurde v. Wüllerstorf zum Contre-Admiral befördert und bald darauf als Vertreter der k. k. Kriegs-Marine bei den Verhandlungen des Reichsrathes nach Wien berufen. Während seines Aufenthaltes in der Residenzstadt vermählte er sich in zweiter Ehe mit Gräfin Leonhardine Rothkirch-Panthen, Tochter des Feldmarschall-Lieutenants gleichen Namens.

Zufolge Allerhöchster Entschließung vom 16. Mai 1861 wurde v. Wüllerstorf zum Escadre-Commandanten ernannt, jedoch im Hause der Abgeordneten in Verwendung belassen. Sein Flaggen-Capitän, Linienschiffs-Capitän Freiherr v. Pöckh, wurde für diese Zeit mit der Stellvertretung betraut.

Im Jänner 1862 unternahm v. Wüllerstorf im Auftrage der Regierung eine fünfmonatliche Studienreise nach England, Frankreich, Deutschland, der Schweiz und Holland, um die Eisenindustrie jener Länder im Hinblick auf den Eisen-Schiffbau und die Bewaffnung der Kriegs-Marine genauer kennen zu lernen. Diese Gelegenheit benützte er, um in industrieller und technischer Beziehung überhaupt sein Wissen zu erweitern.

Vom 22. Juni 1863 bis 10. März 1864 war v. Wüllerstorf Hafen-Admiral in Venedig.

Während des deutsch-dänischen Krieges erhielt v. Wüllerstorf das Commando der k. k. Escadre, welche der vorausgesandten Flotten-Abtheilung Tegetthoff's nach der Nordsee folgen sollte. Bei der Ausrüstung dieser Escadre gab es vielfache Schwierigkeiten zu überwinden. Ein Abwarten, bis die Gesammtheit der Schiffe seeklar war, hätte einen zu großen Zeitverlust bedingt.

Wüllerstorf hisste seine Commandoflagge auf dem Dampfer Elisabeth und gieng am 26. März mit diesem Schiffe und S. M. Linienschiff Kaiser von Pola nach der Nordsee ab.

Anfangs April folgten S. M. Panzerfregatte Don Juan de Austria und die Schraubencorvette Erzherzog Friedrich.

Stürmisches Wetter verzögerte die Fahrt der Schiffe; wiederholt mussten Häfen angelaufen werden, um Kohle zu ergänzen und Reparaturen vorzunehmen.

Im englischen Canal angekommen, erhielt v. Wüllerstorf die telegraphische Meldung über das bestandene Seegefecht bei Helgoland und bald darauf die Nachricht vom abgeschlossenen Waffenstillstande. Der Ablauf des Waffenstillstandes wurde höheren Weisungen gemäß in Nieuwediep abgewartet, worauf v. Wüllerstorf nach Cuxhaven in See gieng, woselbst die Vereinigung mit der Flotten-Abtheilung Tegetthoff's, S. M. Fregatten Schwarzenberg, Radetzky und den preußischen Fahrzeugen Adler, Blitz und Basilisk erfolgte.

Aufgabe der Escadre, welche nach Eintreffen des Restes derselben in den Gewässern der Nordsee 10 österreichische Schiffe (darunter 1 Linienschiff und 2 Panzerschiffe) und 3 preußische Fahrzeuge zählte, war, die deutschen Nordseeküsten gegen die Angriffe der

dänischen Flotte, welche nach Meldungen aus Kiel in Aussicht standen, zu schützen, und sich der westfriesischen Inseln, welche der dänische Capitän Hammer hartnäckig festhielt, zu bemächtigen.

Das Gros der Escadre nahm Position an der Schleswig'schen Küste; die Kanonenboote und Raddampfer wurden nach den, nur seichtgehenden Fahrzeugen zugänglichen Westinseln beordert, um sich in deren Besitz zu setzen. Capitän Hammer musste capitulieren.

Nach dem Friedensschlusse kehrte die Escadre, mit Ausnahme zweier Schiffe, welche vorläufig in der Nordsee verblieben, in den heimischen Central-Kriegshafen zurück. Der größere Theil der Schiffe wurde abgerüstet. Wüllerstorf trat am 3. December 1864 in Disponibilität.

Er war nunmehr geneigt, einen Lieblingsplan zu verwirklichen und der Einladung Petermanns zu folgen, an die Spitze der von diesem projectierten Nordpol-Expedition zu treten; doch seine schon damals angegriffene Gesundheit hinderte ihn, dieses Vorhaben auszuführen.

Am 1. October 1865 wurde v. Wüllerstorf von Sr. Majestät dem Kaiser als Handelsminister in das Ministerium Belcredi berufen, welcher Berufung am 31. October die Ernennung zum wirklichen Geheimen Rath folgte. Es ist hier nicht am Platze, die Leistungen des Contre-Admirals in dieser hohen Stellung aufzuzählen; es genügt anzuführen, dass er unter den ungünstigsten Verhältnissen Alles aufbot, die industrielle und Handelsthätigkeit der Monarchie zu beleben. Nur wenige, auf maritime Angelegenheiten direct bezugnehmende Thatsachen sollen hier erwähnt werden.

Im Vereine mit der kaiserlichen Akademie der Wissenschaften und mit der Kriegs-Marine veranlasste v. Wüllerstorf eine vollständig neue Aufnahme und wissenschaftliche Untersuchung der physikalischen Verhältnisse des Adriatischen Meeres. Es wurden eingehende Studien zur Regulierung der Flüsse, namentlich der Narenta vorgenommen, und Gesetze zur Hebung der Schiffahrt ins Leben gerufen.

Eine der wichtigsten Unternehmungen, welche unter Wüllerstorf's Amtsleitung reiften.

war die Inangriffnahme des Baues des neuen Hafens von Triest.

Wüllerstorf, welcher am 4. Jänner 1867 zum Vice-Admiral ernannt worden war, zog sich bald darauf von seinem Ministerposten zurück und wurde für die in dieser Stellung erworbenen hohen Verdienste von Sr. Majestät durch Verleihung des Großkreuzes des österreichischen Leopold-Ordens und durch die Berufung als lebenslängliches Mitglied in das Herrenhaus ausgezeichnet. Zugleich wurde er zum Commandanten der handelspolitischen Expedition nach Ostasien, die er seit längerer Zeit selbst geplant hatte, bestimmt.

Als diese Expedition nach mannigfachen Zwischenfällen zur Ausführung kommen sollte, musste v. Wüllerstorf aber in Anbetracht seiner Kränklichkeit die Enthebung von dieser Mission erbitten. Er wurde auf sein Ansuchen in den Disponibilitätsstand versetzt.

Wüllerstorf zog sich nach Graz zurück, wo er sich wissenschaftlichen Arbeiten hingab, welche vornehmlich volkswirtschaftliche Ziele im Auge hatten, und nur durch seine rege Theilnahme an den Verhandlungen des Herren-

hauses unterbrochen wurden. Am 15. Februar 1869 trat er in den definitiven Ruhestand.

Als sein körperliches Befinden sich verschlimmerte, brachte er den Winter unter italienischem Himmel zu, den Sommer verlebte er auf dem ihm liebgewordenen Klobenstein am Ritten bei Bozen, woselbst er am 10. August 1883 aus dem Leben schied.

Wüllerstorf war Mitglied zahlreicher in- und ausländischer wissenschaftlicher Gesellschaften und Institute.

* * *

Erzherzog Ferdinand Max wird mit Recht der Begründer der k. u. k. Kriegs-Marine genannt, Tegetthoff war ihr Bahnbrecher auf dem Felde kriegerischer Thätigkeit: Wüllerstorf aber war ihr Wegweiser auf dem wissenschaftlichen und nationalökonomischen Gebiete, welch letzteres ja enge mit dem Seewesen verknüpft ist.

1799—1814.

Die patriotischen Leistungen des Abbate Don Giacomo Brunazzi.

Die nachstehenden Zeilen gelten der Erinnerung an den Patriotismus eines wackeren, jedoch schon lange vergessenen Mannes, der, obwohl er nicht unserem Vaterlande entstammte, mit großer Begeisterung und stets reger Opferfreude an Österreich und dessen Kaiser hieng, und der in der gewaltigen Kriegsepoche von 1799 bis 1814 unentwegt das Beste für seine zweite Heimat eingesetzt hat.

Es ist dies, wie schon der Titel besagt, der Abbate Don Giacomo Brunazzi, der durch eine Reihe von Jahren als Seelsorger in der Kriegs-Marine wirkte.

Wahrscheinlich aus der Romagna gebürtig, widmete er sich schon in jungen Jahren dem

geistlichen Stande, indem er in den Kapuziner-Orden eintrat.

Die politisch-militärischen Folgen der ersten französischen Revolution hatten sich im Zeitraume von 1796 bis 1798 besonders in Italien durch die Bildung dreier Republiken an Stelle altbestandener Staatengebilde fühlbar gemacht und auch die Romagna dabei stark in Mitleidenschaft gezogen.

Die überhastete Einführung meist unverstandener demokratisch-kosmopolitischer Staats-, Rechts- und Lebensformen, denen solche avitische, patriarchalische, durch die Tradition geheiligte vorangegangen waren, der umsturzartige Wechsel im Besitz, der alle Stände, besonders aber den geistlichen traf, dazu ein schon lange wüthender Krieg, ließ die nicht-republikanischen Bewohner der Romagna sehnsüchtig nach einem Befreier ausschauen.

Der berühmte Feldzug von 1799 und 1800, an dem Österreichs Streitkräfte rühmlichsten Antheil nahmen, war die nothwendige Reaction auf die französische Expansionspolitik. Einer der bewegtesten Kriegsschauplätze dieses

Feldzuges war auch die Romagna, »deren Bewohner damals bereit waren, für die kaiserliche Sache, die dort ausgefochten wurde, alles zu wagen und zu unternehmen«. Gleiche Begeisterung wurde auch den Unternehmungen der maritimen kaiserlichen Streitmittel entgegengebracht. »So setzten das Erscheinen einer kaiserlichen Flottille an der Küste der Romagna, sowie die Erfolge unserer Waffen (1799) einen großen Theil der dortigen Bevölkerung, die unter der Bedrückung der republikanisch Gesinnten zu leiden hatte, in Bewegung. Wo immer die kaiserlichen Schiffe erschienen, wurden sie mit den lebhaftesten Bezeugungen der Freude und Versicherungen der Anhänglichkeit an den Kaiser, der sie als Befreier sendete, empfangen. Aus dieser Stimmung reifte ohne jede materielle Unterstützung und in kürzester Zeit eine kräftige Insurrection gegen die französischen Waffen.«

Obwohl in der »Geschichte der österreichisch-venetianischen Kriegs-Marine 1797 bis 1802«, der dieses Citat über die Wirkung des Erscheinens und Auftretens der k. k. Streitkräfte in der Romagna entnommen ist, nicht

insbesondere des Namens Brunazzi Erwähnung gethan wird, dürfte man in der Annahme nicht fehlgehen, dem Abbate einen großen Theil dieses begeisterten Anschlusses der Volksmassen der Romagna an die Kaiserlichen als großes Verdienst zuzuschreiben, und ist das Zeugnis, das ihm FML. Graf L'Espine (1814) ausstellt, hiefür besonders bestimmend: »Abbate Don Giacomo Brunazzi hat stets unzweideutige Proben seines Eifers und seiner Anhänglichkeit für das erlauchteste Haus von Österreich gegeben, und namentlich in den Feldzügen der Jahre 1799 und 1800, als ich das Commando über die k. k. Flottille an den Küsten der Romagna innehatte, war ich Zeuge seiner Unermüdlichkeit, welcher es zu danken war, dass die Bevölkerung jener Küsten sich zu Gunsten unserer Unternehmungen bewaffnete. Brunazzi stellte sich selbst an die Spitze der bewaffneten Insurrection, wodurch er sein Leben mehr als einmal bei militärischen Expeditionen in die Schanze schlug. Als Belohnung für seine Dienstleistungen wurde er bei Übernahme in die k. k. Kriegs-Marine zum Marine-Caplan ernannt.«

Das Jahr 1801 sieht den streitbaren Abbate bei der k. k. Flottille am Garda-See. Nach seinen eigenen Aufschreibungen (*Epilogo*) soll er in einem Gefechte vor Gargnano mit dem Commando einer großen Feluke betraut gewesen und es ihm gelungen sein, ein gegnerisches Kanonenboot zu nehmen.

Als nach der Schlacht bei Austerlitz (1805) unsere Monarchie im Pressburger Frieden fast alle ihre an der See gelegenen Besitzungen sammt der Kriegs-Marine an Frankreich abtreten musste, widerstand Abbate Brunazzi, obwohl einer ungewissen Zukunft entgegensehend und obwohl er das Beispiel aller seiner engeren Berufsgenossen, die sämmtlich in den italo-französischen Dienst traten, vor Augen hatte, selbstlos und treu allen an ihn gestellten Anerbietungen und verharrte in seiner Anhänglichkeit an Österreich. Der Großherzog von Toscana ernannte ihn später zu seinem Beneficiaten an der italienischen Nationalkirche zu Wien, in welcher Anstellung Brunazzi bis zum Jahre 1809 verblieb.

Der Ausbruch des Krieges von 1809 entfachte in Brunazzi den angeborenen Thaten-

drang, und auf Stellung und sorgloses Leben verzichtend, bot er seine Dienste als Marine-Caplan dem Marine-Commando wieder an.

Sein Plan, in Ober-Italien seine Orts- und Personalkenntnisse nutzbringend gegen Frankreich zu verwerten, konnte infolge der Kriegsereignisse, die den Rückzug des Erzherzogs Johann aus Italien bedingten, nicht zur Geltung kommen.

Brunazzi wurde nunmehr auf die österreichisch-englische Flottille in Dalmatien eingeschifft, der aber außer bei der Belagerung von Zara keine größere Thätigkeit erwuchs, und die, wahrscheinlich ihrer geringen Schiffszahl wegen, den Franzosen die freie Schiffahrt und Verbindung mit Ancona nicht verwehren konnte.

Am 28. Juli 1809, gerade zu dem Zeitpunkte, wo es einem Parlamentär des Belagerungscorps-Commandanten GM. Paul Freiherrn von Knežević gelungen war, mit dem französischen Befehlshaber in Zara eine kurze Waffenruhe zu vereinbaren, ankerte die österreichisch-englische Flottille im Canale von Zara beim Eiland Ošljak (Calogerà), wodurch nun

die Stadt Zara sowohl von Land als auch von See aus blockiert war.

Am 30. Juli fiel die aus 12 größeren und kleineren Fahrzeugen bestehende französische Flottille aus, um die den Belagerten sehr misslich werdende Abschneidung von Lebensmittel führenden Kauffahrern seitens des Belagerers ein- für allemal durch ein siegreiches Gefecht zu unterbinden. Bemerkenswert ist hiebei, dass beide kriegführende Theile noch in Unkenntnis von dem mittlerweile zu Znaim abgeschlossenen Waffenstillstande waren, — anderseits die österreichisch-englische Flottille von dem zwischen Belagerer und Belagerten am 28. Juli stipulierten Waffenstillstande nichts wissen wollte, vorschützend, dass sich die Flottille unter englischem Oberbefehl befinde, und da England nicht als Compaciscent beigezogen worden war, die Waffenruhe auf die Flottille nicht zu beziehen sei.

Marine-Caplan Brunazzi befand sich gelegentlich der nun zu erzählenden Affaire an Bord des Kriegs-Trabakels Bravo, Commandant Vittorello. Dieser meldet über das rühmliche Verhalten Brunazzis wörtlich wie folgt:

»Herr Abbate Don Giacomo Brunazzi, Marine-Caplan, befand sich als Freiwilliger an Bord des von mir befehligten Trabakels, als die Kanonenboote und sonstigen italienischen Kriegsfahrzeuge aus Zara ausliefen in der Absicht, einige österreichische Kauffahrer, die in unserem Bereiche segelten, zu kapern. Verschiedene Kanonenboote unsererseits und auch das von mir geführte Fahrzeug fuhren den Italienern zum Schutze der Kauffahrer entgegen; es entwickelte sich nun ein zweistündiges ununterbrochenes lebhaftes Feuergefecht, wobei der genannte Herr Marine-Caplan, nachdem er das priesterliche Gewand abgelegt hatte, die persönliche Leitung eines im Feuer stehenden Geschützes übernahm, es mit der bewunderungswürdigsten Unerschrockenheit und Bravour führte, den Gegner heftig beschoss und die Bemannung zur Tapferkeit anspornte u. s. w.«

Nach geschlossenem Frieden kehrte Marine-Caplan Brunazzi nach Wien zurück und nahm seine frühere Thätigkeit an der italienischen Nationalkirche wieder auf.

Doch lange hielt es den unermüdlichen Mann nicht in beschaulicher Muße fest. Schon

nach Jahresfrist schickte sich Brunazzi an, diesmal höchst wahrscheinlich in officieller Mission, durch Reisen in Bosnien, Türkisch-Albanien bis nach Corfu das Terrain für künftige Unternehmungen zu sondieren und Mittel und Wege ausfindig zu machen, um den von ihm glühend gehassten Franzosen den denkbar größten Schaden zuzufügen.

Von Interesse dabei ist der Bericht des österreichischen Consuls in Scutari, J. Summa, über die Bemühungen Brunazzis, den französischen Einfluss in Türkisch-Albanien zu Gunsten Österreichs lahm zu legen, und wie er zu diesem Zwecke den Pascha von Scutari, den Bischof und den Clerus den Franzosen entfremdet haben soll.

Nach fast einjähriger aufreibender, jedoch sehr erfolgreicher Thätigkeit in beiden Albanien begab sich Brunazzi von Scutari über Malta nach der Insel Sardinien, um Sr. k. Hoheit dem Erzherzoge Franz von Österreich-Este über seine Bemühungen und Resultate in Albanien und im Golfe von Cattaro Bericht zu erstatten. Erzherzog Franz entsandte sodann Brunazzi in diplomatischer Mission nach Pa-

lermo zum Oberbefehlshaber der britischen Hilfstruppen in Sicilien, Sir William H. Cavendish-Bentinck, um mit diesem verschiedene Vereinbarungen zu treffen. Bald darauf sehen wir den Unermüdlichen auf Malta, wo ihn eine erneute Mission ein Jahr festhielt.

Ein neues und dankbares Feld der Thätigkeit erwuchs Brunazzi im Golfe von Cattaro, wo sich in den Jahren 1813 und 1814 die mannigfachsten Interessen kreuzten. Da sehen wir das Volk des Golfes von Cattaro, das durch das unverstandene Regime der Franzosen und den starken Steuerdruck, der ihm von der Fremdherrschaft auferlegt, die väterliche und milde Regierung des Kaisers Franz sehnlichst zurückwünschen; da Montenegro, welches den Schwächezustand Frankreichs nach dem unglücklichen Feldzuge 1812 wahrnehmend und ausnützend, zum drittenmale innerhalb 16 Jahren durch Eroberung des Golfes von Cattaro den Weg zur See zu finden hofft; da England und Russland, die zwar die Vertreibung der Franzosen aus Dalmatien anstreben, in ihren Endzielen aber unklar erscheinen; da Frankreich, das zähe

und widerstandsvoll einen eroberten Besitz vertheidigt und um jeden Preis zu halten gewillt ist; — und Österreich schließlich, das sich anschickt, sein ihm legitim zugehörendes, jedoch verloren gegangenes Land wieder zu erobern.

Auf diesem Schauplatze wirr sich widerstrebender und bekämpfender Interessen erschien nun Abbate Brunazzi als österreichischer Bevollmächtigter, vorläufig nur auf seine Menschenkenntnis und auf sich selbst angewiesen, da Truppen und Schiffe, die seine Bestrebungen gegebenenfalls hätten unterstützen sollen, leider anderwärts während dieser kritischen Zeit gebunden waren.

Die Raumbeschränkung erlaubt uns nur, das wichtigste dieser Mission Brunazzi's anzuführen.

Nachdem der Bischof von Montenegro mit seinen Scharen gegen Ende September 1813 durch die Einnahme von Budua, Beherrschung der Straße Budua-Cattaro, Forcierung der französischen Batterien Le Catene und von Porto Rose namhafte Erfolge erzielt hatte, war er sich bewusst, dass die Einnahme

von Castelnuovo, die er nunmehr plante, nur durch die Cooperation mit einer Streitmacht zur See zu erreichen sei.

Zu diesem Zwecke ließ er durch eine Deputation sowohl den Erzherzog Franz von Este als auch den britischen Contre-Admiral Freemantle, die beide sich auf Lissa befanden, von dem Stande der Dinge, bei gleichzeitiger Bitte um Schiffe, Munition und Truppen, unterrichten. Daraufhin wurden sofort die englische Fregatte BACCHANTE unter Captain Host und eine Brigg, auf der sich Brunazzi als Bevollmächtigter Österreichs und Überbringer eines Schreibens des genannten Herrn Erzherzogs an den Bischof von Montenegro befand, nach dem Golfe von Cattaro abgeschickt. Die den Abbate Brunazzi betreffende Stelle dieses Schreibens verdient, da sie dem Vertrauen des Erzherzogs zu Brunazzi das schönste Zeugnis ausstellt, besonders hervorgehoben zu werden. Sie lautet: »Gleichzeitig mit dieser kleinen Hilfeleistung (nämlich die Entsendung der englischen Schiffe), deren hauptsächlichster Wert in der raschen Beistellung liegt, entschloss ich mich auch, den

Ihnen wohlbekannten Herrn Abbate Brunazzi, der sich jetzt bei uns befand und der der Überbringer dieses Briefes ist, zu entsenden. Mein Vertrauen und die Erfahrung und Thätigkeit dieses Herrn, dem stets das allgemeine Wohl jener Gegenden sehr am Herzen lag, ist groß, da er es auch durch seinen Eifer und seine Charaktereigenschaften zu erlangen gewusst hat. Ihnen also sei er bestens empfohlen etc. etc.«

Gleich die ersten Tage nach der Ankunft Brunazzis in dem Golfe von Cattaro hatte die von ihm vertretene Sache weittragende Erfolge zu verzeichnen. Ohne eine Beihilfe englischerseits zu beanspruchen, ließ er am 13. October durch die von ihm hiezu angeeiferten Freiwilligen aus Perzagno und Dobrota vier französische Pennichen und Kanonierschaluppen, die auf der Fahrt von Cattaro nach Perasto begriffen waren, durch Enterung nehmen und die k. k. Flagge auf ihnen hissen.

Am selben Tage noch gelingt es den Perastinern, das von den Franzosen besetzte, ihre heimatliche Stadt beherrschende Fort Sta Croce durch Überrumpelung diesen zu

entreißen. Neben der Anwesenheit der englischen Escadre, die frischen Muth und flammenden Widerstandsgeist auch in den Bewohnern der Küstenstädte erregt, ist diese That zum großen Theil eine Folge der von Brunazzi im Namen des Kaisers von Österreich verbreiteten Proclamationen.

Am nächsten Tage, dem 14. October, mit Morgengrauen, wird von Perasto aus auf Betreiben Brunazzis das Feuer gegen das auf dem gegenüberliegenden Eilande S. Giorgio befindliche, von den Franzosen gehaltene Fort eröffnet.

Nach zweistündigem Bombardement gegen das Fort Giorgio, das theilweise in Bresche geschossen wird, ergibt sich die Besatzung auf Gnade und Ungnade, worauf die k. k. Flagge gehisst wurde.

Auch die Einnahme von Castelnuovo, beziehungsweise die Bezwingung des Forts Spagnol wird durch den Umstand, als es Brunazzi gelingt, die zum größten Theil aus Kroaten bestehende französische Besatzung, sie an ihren angestammten Herrscher erinnernd, zum Verlassen der napoleonischen Fahnen zu

bewegen, zum großen Theile ein Werk dieses rührigen und energischen Mannes.

Mit der Eroberung der Forts S. Giorgio und Spagnol waren den Eroberern zahlreiche Geschütze und sonstiges Kriegsmaterial zugefallen; dass Captain Host die brauchbarsten Kanonen auf die Fregatte BACCHANTE bringen und Fort S. Giorgio sogar gänzlich abrüsten ließ, legte den Keim zu steten Zerwürfnissen unter den Verbündeten. Diese Maßnahme Host's war in der Folge auch der Grund, dass Brunazzi, der sich zum Anwalte der Perastiner, die die Kanonen von S. Giorgio als ihr Eigenthum reclamierten, machte, auf die Anzeige Host's hin, der ihn als Störenfried und Intriganten hinstellte, in eine missliebige Position zu seiner eigenen Regierung kam, was seinerzeit, mit anderen Ursachen, seine Abberufung beschleunigte. Captain Host, der mit den erbeuteten Kanonen des genannten Forts angeblich den Berg Vermać oberhalb Cattaro befestigen wollte, soll sich durch die Reclamationen der Perastiner und Montenegriner in seinen Unternehmungen behindert gesehen haben. Thatsache ist, dass er mit seiner Fregatte

bei Hinterlassung nur einer Brigg den Golf von Cattaro verließ, um sich nordwärts zu wenden.

Bei der nun folgenden Belagerung von Cattaro hat Brunazzi eine wichtige Rolle gespielt. Da, wie schon erwähnt, die Engländer abgezogen waren, wurde die Belagerung von Cattaro vom 26. October an von den Montenegrinern allein unterhalten.

Brunazzi gelang es, die, wie in Castelnuovo, zum großen Theil aus Kroaten bestehende Garnison für die kaiserliche Sache zu gewinnen. In der Nacht vom 28. auf den 29. October brach in Cattaro eine Revolte aus, indem 350 Kroaten, von ihren Officieren geführt, die Waffen gegen die übrige geringere französisch-italienische Besatzung kehrten und sie fast überwältigt hätten, wenn es dem Festungs-Commandanten nicht gelungen wäre, sich auf das Castell S. Giovanni zurückzuziehen. Die Kroaten, nunmehr Herren der Stadt geworden, vernagelten die Kanonen und eilten vor Tagesanbruch mit drei französischen Fahnen nach Perzagno zum Abbate Brunazzi, ihm gleichzeitig auch die Schlüssel der eroberten Stadt überbringend.

Brunazzi stand vor einer schweren Entscheidung. An eine selbstlose Politik des Bischofs von Montenegro zu Gunsten Österreichs nicht glaubend, ja die Beweise für das Gegentheil in Händen habend, zögerte er, den Erfolg der verflossenen Nacht dem Bischof bekannt zu geben. Als er im Laufe des Tages (29. October) dies dennoch thun musste, hatte der französische General mittlerweile, die Situation ausnützend, die Stadt mit seiner Restbesatzung neu occupieren lassen. Die Montenegriner, die eine wehrlose Stadt einzunehmen hofften, fanden sich einem streitbaren Feinde gegenüber und mussten sich für diesmal unverrichteter Dinge auf ihre Positionen zurückziehen. Unleugbar ist, dass, wenn Brunazzi dem Bischof sofort die Entblößung Cattaros von Truppen mitgetheilt hätte, diese Stadt ohne Zweifel den Montenegrinern in die Hände gefallen wäre! Nachdem Brunazzi zwischen zwei Übeln das nach seiner Ansicht kleinere gewählt hatte, ließ er es sich angelegen sein, die Garnison von Cattaro durch Desertionsverleitung der Italiener nach und nach von Mannschaft thunlichst zu entblößen, und zwar

nicht nur allein, um dadurch die Wehrkraft der Belagerten zu schwächen, sondern auch um die durch die stets geringer werdende Anzahl von auf Proviant Berechtigten die Belagerung zu verlängern und so die Hoffnung hegend, die Einnahme von Cattaro durch etwa anrückende österreichische Truppen diesen statt den Montenegrinern zu sichern. Die politischen Verhältnisse ließen jedoch diesen Wunsch Brunazzi's nicht in Erfüllung gehen, denn Cattaro wurde im Laufe des Monats Jänner 1814 nach vorangegangener Beschießung durch die Engländer unter Captain Host, der unterdessen zurückgekehrt war, von den Franzosen an diesen übergeben. Da mittlerweile österreichische Truppen im Anzug waren, um den Golf von Cattaro zu erobern, war die schwierige Aufgabe des Emissärs zu Ende und Abbate Brunazzi erhielt in der Person des Majors A. Dabovich einen Ablöser. Vor seinem Abgange hat Brunazzi noch wesentlich zur Bildung und Absendung einer aus katholischen Notablen des Golfes von Cattaro zusammengesetzten Huldigungs-Deputation an Kaiser Franz, der sich damals in Frankreich befand, beigetragen. Zahl-

reiche schriftliche Sympathie-Kundgebungen seitens der hervorragenderen bocchesisch-katholischen Gemeinden für Brunazzi geben von der erfolgreichen Thätigkeit und der erworbenen Beliebtheit dieses Mannes während seiner nur dreimonatlichen Anwesenheit im Golfe von Cattaro beredtes Zeugnis.

Bei der kurz darauf folgenden Belagerung von Ragusa durch die Österreicher und Engländer befand sich Abbate Brunazzi im Hauptquartier des k. k. General-Majors Milutinović. Es scheint, dass der an selbständiges Handeln gewöhnte Abbate, obwohl damals nur eine untergeordnete Stellung einnehmend, Politik auf eigene Faust getrieben haben mag, was ihm selbstverständlich von autoritativer Seite übel vermerkt wurde und seine Entfernung vom Kriegsschauplatze zur Folge hatte. Außerdem schadete ihm, wie schon früher angedeutet, die durchwegs feindliche Haltung, die Captain Host ihm gegenüber einnahm, nicht wenig, wie auch der Bischof von Montenegro nicht ermangelt hat, mit seinem Unmuth gegen Brunazzi wegen der zu späten Benachrichtigung über die Ereignisse in Cattaro am 29. October 1813 hervorzutreten.

Abbate Brunazzi wandte sich nun nach Wien und erstrebte die Erlangung der bei der neu zu organisierenden Kriegs-Marine zu besetzenden Stelle eines Stabs-Caplans. Wie sehr man auch die großen und unleugbaren Verdienste dieses selbstlosen Mannes competenten Orts anerkannte, konnte ihm die gewünschte Stelle, da er das Lateinische nur ganz unvollkommen, die deutsche Sprache aber gar nicht beherrschte, ferner, da er sehr schwächlich und bereits schwer leidend war, nicht zugewandt werden.

Die schon früher innegehabte und nunmehr wieder aufgenommene Stellung eines Beneficiaten an der italienischen Nationalkirche zu Wien sicherte jedoch dem verdienstvollen Manne ein sorgloses und bürdenfreies Dasein.

1827.

16. November.

Kampf S. M. Goëlette „Sofia" gegen zwei griechische Seeräuber-Fahrzeuge.

Anfangs des neunzehnten Jahrhunderts hatten die österreichischen Kriegsschiffe keine geringe Mühe, die Handelsfahrzeuge gegen die insbesondere in den griechischen Gewässern ihr Unwesen treibenden Piraten zu schützen. Beim Erscheinen eines Kriegsfahrzeuges verbargen sich die Seeräuber in einer kleinen Bucht der so vielfach zergliederten griechischen Küste. Nur selten trieben sie die Kühnheit so weit, sich einem Kriegsschiffe zum Kampfe in offener See zu stellen und auch dann nur, wenn ein Fluchtversuch unmöglich war und sie sich dem Kriegsfahrzeuge überlegen wähnten. Ein solches Gefecht hatte S. M. Goëlette Sofia

unter Commando des k. u. k. Linienschiffs-Lieutenants Dabovich am 16. November 1827 gegen zwei griechische Piraten-Fahrzeuge zu bestehen.

Als das genannte Kriegsschiff, auf einer Kreuzung begriffen, am 12. November auf der Rhede von Corfu ankerte, kam der österreichische Consul an Bord und ersuchte den Schiffs-Commandanten, zwei griechische Piraten zu vertreiben, welche die Schiffahrt im jonischen Meere unsicher machten, vorerst jedoch mehrere Handelsschiffe, welche ängstlich im Hafen von Bucintro lagen, bis zur Insel Saseno zu geleiten.

Am Abende des 14. November setzte S. M. Goëlette Sofia in Begleitung mehrerer Handelsschiffe, die unterdessen mit dem k. k. Paketboote Goëlette Aurora von Zante gekommen waren, unter Segel und steuerte gegen die nördliche Ausfahrt des Canals von Corfu. Auf ein von der Sofia abgegebenes Signal setzten auch die im Hafen von Bucintro befindlichen Schiffe unter Segel und schlossen sich dem Convoi an. Die Sofia begleitete die ganze Flotille bis nördlich der Insel Saseno,

ohne dass ein verdächtiges Segel gesichtet wurde. Hier angelangt, trennten sich die Schiffe; während die Goëlette AURORA den Handelsfahrzeugen auch weiter das Geleite gab, steuerte die SOFIA die albanesische Küste entlang südwärts, um nach den Piraten Umschau zu halten. Um 7^h morgens des 16. November befand sich die Goëlette in der Nähe des Hafens Porto Palermo di Cimara an der Küste von Albanien in Sicht von zwei Schiffen — einer großen, mit 8 Geschützen armierten *Martingana* und eines 2 Geschütze führenden *Misticos*; die beiden Schiffe wurden über dem Bug gesichtet und steuerten nordwärts. Die k. k. Goëlette nahm Cours gegen dieselben und hisste, in geeigneter Entfernung angelangt, die kaiserliche Kriegsflagge. Als die fremden Fahrzeuge daraufhin ihre Flagge nicht zeigten, löste die SOFIA einen blinden Kanonenschuss, worauf die Beiden zuerst die englische Flagge hissten, nach einigen Minuten jedoch wieder einholten und durch die griechische Flagge ersetzten, wobei die *Martingana* ebenfalls einen blinden Kanonenschuss abgab. Kurze Zeit hierauf stieß vom letzteren Fahr-

zeuge ein vierriemiges Boot ab und kam unter Bord des kais. Kriegsschiffes. Der im Boote befindliche Capitän legte große Ängstlichkeit an den Tag; wie sich jedoch später zeigte, war er nur gekommen, um sich über die Stärke und Armierung des k. k. Kriegsschiffes zu informieren. Auf die Frage, woher sein Schiff komme und wohin es bestimmt sei, erwiderte der Capitän, dass er im Auftrage des Lord Cochrane von Missolunghi nach Porto Cimara segle, und zeigte ein in griechischer Schrift hergestelltes Document, welches einen unbekannten Siegelabdruck aufwies. Linienschiffs-Lieutenant Dabovich, dem die Fahrzeuge verdächtig erschienen, befahl dem Capitän, in Begleitung S. M. Goëlette Sofia nach Corfu zu segeln, von wo beide Schiffe, nachdem ihre Papiere in Ordnung befunden worden seien, in Freiheit gesetzt würden.

Der Capitän versprach, dem erhaltenen Auftrage nachzukommen und schien auch damit vollkommen einverstanden zu sein. Das Boot entfernte sich nun von der Goëlette und näherte sich dem *Mistico*, mit dessen Führer der Ca-

pitän sich besprach, worauf er an Bord seines Schiffes zurückkehrte. Statt jedoch die anbefohlene Richtung zu steuern, nahmen beide Fahrzeuge Cours gegen Porto Palermo.

S. M. Goëlette Sofia hatte sich indessen in ziemlicher Nähe der *Martingana* gehalten und Linienschiffs-Lieutenant Dabovich rief nun deren Capitän mit dem Sprachrohre die Aufforderung zu, unverzüglich den anbefohlenen Cours zu nehmen. Statt dessen kam die Antwort, dass man mit dem k. k. Kriegsschiffe nichts zu thun habe, und dass der Capitän aus Furcht vor den Behörden sich nicht nach Corfu, sondern nach Porto Palermo begeben werde. Noch einmal wurden die Schiffe zum Gehorsam aufgefordert mit der Drohung, dass man im Gegenfalle das Feuer eröffnen werde, worauf jene übermüthig erwiederten: »*Auch wir haben Kanonen und Kugeln an Bord!*«

Auf dies hin ließ Linienschiffs-Lieutenant Dabovich aus einem Raketengeschütze gegen die *Martingana* das Feuer eröffnen, was die beiden Piraten-Fahrzeuge unverzüglich mit einer Kartätschenlage aus ihren Batterien er-

widerten. Das Gefecht, welches bei nahezu vollkommener Windstille um 8h morgens begonnen hatte, wurde von beiden Seiten heftig geführt. Das k. k. Kriegsschiff wendete dem kleineren *Mistico* den Bug zu und beschoss die *Martingana* mit einer Breitseite. An Bord S. M. Goëlette Sofia wurden bald mehrere Brohks und Geschütztaljen beschädigt, sowie eine Lafette der in Action befindlichen Steuerbord-Batterie zertrümmert, so dass der Commandant mit Hilfe der Riemen das Schiff wenden ließ, um die noch intact befindliche linke Batterie in Action zu bringen. Zu dieser Zeit hatte die *Martingana* im Kampfe bereits schwer gelitten. Als der *Mistico*, welcher aus größerer Entfernung gegen S. M. Goëlette Sofia seine beiden Buggeschütze spielen ließ, dies bemerkte, ließ er seinen Genossen im Stich, und versuchte, im Schutze des Pulverdampfes mit äußerster Anwendung der Riemen ostwärts gegen die albanische Küste zu entfliehen. Gleichzeitig stieß von Bord der *Martingana* ein Boot ab, in welchem eine Anzahl Piraten an Bord des *Mistico* zu entkommen versuchten, doch nur theilweise mit Erfolg, da von S. M. Goëlette Sofia aus gegen

die Flüchtenden ein gut gezieltes Kleingewehrfeuer eröffnet wurde.

Da am Bord der *Martingana* das Feuer eingestellt worden war, wollte Linienschiffs-Lieutenant Dabovich sich nun an die Verfolgung des *Mistico* machen, doch fielen plötzlich neuerdings Kartätschenschüsse vom ersteren Fahrzeuge. Der k. k. Commandant beschloss daher, vorerst dieses bedeutend stärkere Schiff zu zerstören. Der Gesammtdetail-Officier, Fregatten-Lieutenant Cardini richtete das Raketengeschütz gegen das Heck des Piratenschiffes; die Brandrakete traf es so wirkungsvoll, dass es augenblicklich in Flammen stand und gleich darauf in die Luft flog, während das abgetrennte Vorschiff sank.

Die Stelle, an welcher das Schiff kurz vorher noch kämpfte, bedeckte sich mit Trümmern und Leichen, zwischen denen einzelne Lebende Rettung suchten und um Hilfe riefen. Obzwar diese Elenden ihr Leben längst verwirkt hatten und Humanität hier nicht am Platze war, beschloss Linienschiffs-Lieutenant Dabovich, da der *Mistico* bereits zu weit entfernt war, um noch an seine Verfolgung denken zu

können, die Piraten aufzunehmen und der gerichtlichen Abstrafung zuzuführen. Das verlassene Boot der *Martingana*, welches vom Gewehrfeuer derart zerschossen war, dass es fast gesunken wäre, wurde unter Bord der Sofia gebracht, vom Zimmermann repariert und sobald es schwimmfähig war, im Schlepp der eigenen Barkasse an den Ort der Katastrophe gesendet. Daselbst nahm es sechs überlebende Piraten auf, welche sich bisher an Holztrümmern schwimmend erhalten hatten. Unter Beobachtung aller aus sanitären Rücksichten nothwendigen Maßnahmen wurden die Piraten, von denen infolge der Explosion zwei am Kopfe schwer verletzt waren, während einem dritten der Oberschenkel zertrümmert worden war, in ihr Boot aufgenommen, unter Bord der k. k. Goëlette gebracht und mit Kleidern, Speisen und Getränken bedacht. Sodann wurden die Gefangenen im Boote belassen, nach Corfu gebracht und daselbst dem k. k. General-Consulat übergeben.

Indem Linienschiffs-Lieutenant Dabovich auf diese Weise Humanität gegen Unwürdige übte, gelang es ihm, auch nähere Angaben

über die Ergebnisse des Kampfes und über die beiden Piratenschiffe zu erlangen. Von den Gefangenen erfuhr man, dass der *Mistico* mit zwei 9-Pfünder-Karronaden bestückt war und 30 Mann an Bord hatte. Die zerstörte *Martingana* war mit 8 Geschützen armiert, u. zw. zwei 24-, zwei 18-, zwei 12- und zwei 9-Pfündern, und hatte eine Bemannung von 40 Köpfen. Von diesen letzteren wurden 5 im Kampfe getödtet, 15 wurden verwundet oder ertranken, 6 Mann wurden gefangen genommen, und nur 14 entflohen an Bord des *Mistico*, von welch letzteren jedoch noch manche durch das Gewehrfeuer getödtet oder verwundet wurden.

Die Verluste S. M. Goëlette Sofia im Kampfe betrugen nur einen Todten, den Matrosen 2. Cl. Cajetan Tuzza, dem eine Kanonenkugel durch die Brust bis zum Herzen drang; sonst wurde niemand verwundet oder verletzt. Die am Schiffe, der Armierung und in der Takelage erlittenen Materialschäden konnten alsbald mit eigenen Bordmitteln behoben werden.

In seinem Berichte hebt Linienschiffs-Lieutenant Dabovich das vorzügliche Ver-

halten der ganzen Schiffsbemannung im Gefechte rühmend hervor. Vor allen fand der Gesammtdetail-Officier, Fregatten-Lieutenant Cardini, lobende Erwähnung, dessen Meisterschuss den Erfolg des Tages besiegelt hatte, und der auch im übrigen durch Eifer und Todesverachtung der ganzen Bemannung voranleuchtete. Außerdem thaten sich der Artillerie-Officier, Linienschiffs-Fähnrich Tiozzo, durch Unerschrockenheit und zielbewusste Leitung des Artilleriefeuers, ferner der Seecadet Ghega, welcher im Gefechte die Befehle des Schiffs-Commandanten an die Officiere übermittelte, durch Muth und Eifer hervor.

Von Mannschafts-Angehörigen wurden im Berichte lobend erwähnt: der Quartiermeister Cornelio, welcher unter der Mannschaft im Gefechte Ordnung und guten Geist aufrecht zu erhalten wusste, die Matrosen 2. Cl. Anton Ciridin und Stefan Malossich, der Raketeur 1. Cl. Matthias Frudel, die Matrosen-Kanoniere 2. Cl. Anton Joera und Philipp Nacinverra, die Marine-Infanterie-Corporale Marius Guarinoni und Johann Butta, sowie der Marine-Infanterist Josef Simon für ihr unerschrockenes

Verhalten und ruhiges, sicheres Bedienen und Richten der Geschütze; endlich der Zimmermann Calafatto, der in seinem Wirkungskreise sich lobenswert hervorthat.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät geruhten mit Allerhöchster Entschließung vom 29. December 1827 dem Commandanten S. M. Goëlette Sofia, Linienschiffs-Lieutenant Dabovich, »für sein tapferes Verhalten im Kampfe gegen zwei Piratenschiffe und die erfolgreiche Bekämpfung und Zerstörung des größeren derselben« den Orden der Eisernen Krone 3. Cl. Allergnädigst zu verleihen. Aus den Acten lässt sich ferner ersehen, dass auch weitere Allerhöchste Auszeichnungen an Stabs- und Mannschafts-Angehörige verliehen wurden, worüber jedoch leider nähere Angaben fehlen.

1849.

19. Mai und 14. Juli.

Zwei Episoden aus der Blockade von Venedig.

Die Umsturzbewegung, welche in den Märztagen des Jahres 1848 fast ganz Europa durchzog, hatte auch den Ausbruch einer Revolution in Venedig zur Folge, die dank der geheim geleiteten und überraschend durchgeführten Action den vorübergehenden Verlust dieser Stadt nach sich zog. Während der fast anderthalbjährigen Campagne, die mit der Wiedereinnahme Venedigs endete, hatte unsere Kriegs-Marine in harmonischem Zusammenwirken mit den k. k. Truppen zahlreiche denkwürdige Gefechte gegen die Aufständischen zu bestehen, deren numerische Inferiorität durch die in geographischer und strategischer Beziehung begünstigte Lage der Lagunenstadt ausgeglichen wurde. Nachstehend seien zwei

solche Gefechte erwähnt, welche während der Blockade Venedigs am 19. Mai und am 4. Juli 1849 stattfanden.

I.

Gefecht des Dampfers Custozza gegen venetianische Fahrzeuge am 19. Mai 1849 vor Malamocco.

Während ein bedeutender Theil der Blockade-Escadre den Kreuzungsrayon vor Venedig verlassen hatte, um von Pola aus eine Expedition gegen Ancona zu unternehmen, blieb anfänglich die wichtigste Ausfahrt Venedigs, jene von Malamocco, unter alleiniger Bewachung des vom k. k. Corvetten-Capitän Anton Freiherrn von Bourguignon befehligten Dampfers Custozza.

Bei Tagesanbruch des 19. Mai bemerkte Corvetten-Capitän Bourguignon, dass mehrere Trabakel aus der Einfahrt von Malamocco ausliefen. Er steuerte diesen Fahrzeugen entgegen und erkannte bald, dass sie bewaffnet waren. Man hatte schon einige Zeit zuvor durch angehaltene Schiffe, die aus Venedig

ausgelaufen waren, in Erfahrung gebracht, dass die Venetianer beschlossen hatten, 40 Trabakel mit schweren Pivotgeschützen auszurüsten und sie als Ausfallsflotte gegen die blockierenden Schiffe zu verwenden. Ein Theil dieser Flotte war es, der, jetzt im Auslaufen begriffen, von Custozza entdeckt worden war.

Bourguignon zählte 14, mit 36 Pfünder-Kanonen bewaffnete Trabakel, von denen vier mit je zwei, die übrigen mit je einem Geschütze versehen waren. Drei kleine Dampfer und der Kriegsdampfer Pio Nono begleiteten diese Fahrzeuge. Diese Flottille lief im Schutze der Land-Batterien dicht unter Land gegen Chioggia. Die Trabakel hielten sich in geschlossener Schlachtordnung, eines hinter dem andern, mit geringen Schiffsdistanzen. Die kleinen Lagunendampfer fuhren landwärts der von den Trabakeln gebildeten Linie; Pio Nono bildete das Schlussschiff.

Corvetten-Capitän Bourguignon beschloss, den Pio Nono und soweit als thunlich auch die Trabakel sofort anzugreifen. Er ließ mit dem ersten Kanonenschusse die k. k. Flagge auf allen Masttoppen entfalten und beschoss die feind-

lichen Fahrzeuge während ihrer Fahrt gegen Chioggia von 7 bis $11^1/_2$ Uhr vormittags aus einer Entfernung, welche ihm durch die schweren Geschütze der Trabakel aufgenöthigt war. Corvetten-Capitän Bourguignon wünschte den Pio Nono von den Trabakeln zu trennen, um ihn dann zu einem Nahgefecht zu engagieren. Um den genannten Dampfer zu verleiten, weiter in See hinauszukommen, entfernte sich Custozza während des oberwähnten Gefechtes mehrmals in jener Richtung und steuerte dann, sobald der Pio Nono Miene machte, ihm zu folgen, plötzlich mit voller Kraft landwärts. Doch Pio Nono ließ sich nicht zum Einzelkampfe auf nähere Distanz verlocken, sondern kehrte immer rechtzeitig auf seinen Posten als Schlusschiff der im seichten Wasser steuernden Trabakel zurück.

Obwohl fortwährend durch Custozza beunruhigt, erreichten die venetianischen Fahrzeuge die Batterien von Chioggia, unter deren Schutze sie ankerten, und von wo sie, sobald die umsetzende Strömung es gestattete, in den Hafen einliefen. Das Gleiche thaten die Dampfer. Im Laufe des »Scharmützels« — wie Corvetten-

Capitän Bourguignon diese Affaire selbst bezeichnete — waren circa 60—70 Kugeln und Granaten auf den Custozza abgefeuert worden, welcher seinerseits 15 Schuss abzugeben Gelegenheit fand.

Dampfer Custozza blieb in beobachtender Stellung vor der Einfahrt nach Chioggia, auf etwa 15 Kabel vom Lande. Im Laufe des Nachmittags musste Custozza zweimal den eingenommenen Beobachtungsposten verlassen, um die Visitierung von Fahrzeugen vorzunehmen, die von Malamocco ausliefen; doch machte während dieser Zeit keines der nach Chioggia gedrängten feindlichen Fahrzeuge einen Versuch, auszulaufen und die beabsichtigt gewesene Fahrt nach Ravenna fortzusetzen. Von letztgenanntem Orte sollte nämlich die Trabakel-Flottille ein starkes Convoi von Transport-Fahrzeugen, mit Lebensmitteln beladen, abholen und nach Venedig geleiten. Die Beschießung der Flottille durch Custozza hatte den Erfolg, dass diese Absicht vollständig aufgegeben wurde. Hatten die Fahrzeuge auch, unter dem Schutze der nahen Land-Batterien segelnd, Chioggia erreichen können, so wäre

ihre weitere Fahrt in See durch die Anwesenheit des Custozza, zu welchem am Morgen des 20. Mai der Curtatone stieß, zu sehr gefährdet gewesen. Die Expedition wurde aufgegeben und am 20. kehrten die Trabakel und Dampfer nach Malamocco zurück.

Es erübrigt uns noch, die anerkennenden Worte wiederzugeben, mit denen sich Corvetten-Capitän Bourguignon über die Haltung seiner Schiffsbemannung während des Gefechtes vom 19. Mai aussprach. Er drückt sich hierüber folgendermaßen aus: »Ich hatte die Ursache, mit dem Verhalten und der Verwendung der See-Officiere, Cadetten und der ganzen Mannschaft sehr zufrieden zu sein. Auch Marine-Artillerie-Hauptmann v. Paradis hat sich mit ebensoviel Eifer als kaltem Blute der Überwachung der Artillerie angenommen.«

II.

Gefecht des Dampfers Vulcan mit der venetianischen Strand-Batterie „Manfrin" am 4. Juli.

Um die Modalitäten der Cooperationen mit den Schiffen der k. k. Escadre näher fest-

zusetzen, hatte sich Oberst von Cerrini an Bord des vor Venedig kreuzenden Flaggenschiffes des Vice-Admirals Dahlerup, Fregatte Bellona, begeben, verließ jedoch dieses Schiff am 3. Juli und begab sich an Bord des Vulcan. Dieser Dampfer hatte den Befehl, den genannten Obersten und die ihn begleitenden Officiere nach Porto Fossone (südlich von Brondolo) zurückzubringen.

Während dieser Fahrt ereilte den vom k. k. Linienschiffs-Lieutenant Eugen Preu befehligten Vulcan das Missgeschick, um 9 Uhr abends im Schussbereich der Batterie Manfrin, ostwärts von Brondolo, auf den Strand zu gerathen. Die täuschende Mondeshelle war Ursache dieses Unfalles. Der Wachofficier, Linienschiffs-Lieutenant v. Petz und der Lotse befanden sich auf Brücke und Radkasten, das Schiff lief nur mit halber Kraft, und man schenkte auch dem Loth die nöthige Aufmerksamkeit; als das Schiff dennoch plötzlich festfuhr, war trotz der hiedurch zweifellosen Nähe des Landes von diesem infolge der trügerischen Mondhelle nichts wahrzunehmen. Man ließ sogleich die Maschine rückwärts arbeiten,

brachte zwei Wurfanker aus, aber es wollte nicht gelingen, den Dampfer flott zu machen.

Während diese Arbeiten vorgenommen wurden, hatte man in der feindlichen Landbatterie den Dampfer entdeckt und begann sofort auf ihn zu feuern. Der Commandant des VULCAN beschloss, alle Kräfte seiner Mannschaft den Flottmachungsarbeiten zuzuwenden und das feindliche Feuer vorerst nicht zu erwidern, um den Feind in Unkenntnis der Schussdistanz zu lassen. Die Anstrengungen, das Schiff mittels der Maschine und der ausgebrachten Wurfanker vom Strande abzubringen, blieben aber vorerst erfolglos. Man musste sich entschließen, das vordere Paixhans-Geschütz und die Buganker mit ihren Ketten über Bord zu werfen; als Boote von den vor Chioggia stationierten Schiffen, Fregatte VENERE und Corvette ADRIA, die letzteren unter Commando des Linienschiffs-Fähnrichs v. Tegetthoff, zu Hilfe geeilt kamen, schiffte man den Kohlenvorrath des Dampfers in die Boote über. Diese Arbeiten dauerten bis 3 Uhr morgens. Mit dem ersten Tagesgrauen um $3^1/_4$ Uhr ließ Linienschiffs-Lieutenant Preu die Flagge

auf Gaffel und Masttoppen hissen und begann mit dem achteren Paixhans-48 Pfünder das Feuer der feindlichen Batterie kräftig zu erwidern. So lange die zweifelhafte Mondhelle herrschte, hatte der VULCAN zwar vom Geschützfeuer der Landbatterie wenig zu besorgen, dagegen lag die Gefahr nahe, dass der Feind es nicht unterlassen werde, den festliegenden Dampfer, dessen ganze Mannschaft von den Flottmachungsarbeiten in Anspruch genommen war, mit bewaffneten Booten anzugreifen. Einem solchen Unternehmen war am besten vom Land aus entgegenzuwirken, und Linienschiffs-Lieutenant Preu ersuchte demnach den Obersten von Cerrini, sich mit einem Boote des VULCAN nach Porto Fossone zu begeben, und die nöthigen Anstalten zu treffen, damit Boote, welche etwa gegen den VULCAN ausgesendet werden mochten, vom Land aus kräftig beschossen würden. Oberst v. Cerrini verließ den VULCAN um Mitternacht und erreichte nach einer Stunde den von einer Compagnie des 2. Banal-Grenzinfanterie-Regimentes besetzten Porto Fossone, von wo er sich ins Lager der Brigade Dierkes verfügte

und zwei Raketengeschütze an den Strand nach Porto Fossone absenden ließ. Diesen wurden später, als das Geschützfeuer heftiger wurde, noch zwei Haubitzen nachgeschickt. Der Bootsangriff, zu dessen Vereitlung diese Dispositionen zu Lande getroffen worden waren, unterblieb aber, sei es, dass der Feind die nöthigen Fahrzeuge nicht zur Verfügung hatte, sei es, dass man sich auf die Artilleriewirkung der Batterie genügend verlassen zu können meinte.

Der Geschützkampf wurde mit dem zunehmenden Tageslichte immer heftiger; der Vulcan konnte zwar nur ein Geschütz, seinen achtern 48pfündigen Paixhans, mit Aussicht auf Erfolg verwenden, aber mit diesem einen Geschütz »that Linienschiffs-Lieutenant Petz, der es persönlich leitete, Unglaubliches«. In der That wurde die feindliche Batterie, in deren Innerm mehrere Granaten des Vulcan zur Explosion kamen, zum Schweigen gebracht, noch ehe die militärische Hilfe anlangte, welche Vice-Admiral Dahlerup auf den Kampfplatz beorderte.

Diese bestand aus dem Dampfer Custozza und den beiden Kanonierbooten Caorle und

Pirano, die sofort nach ihrer Ankunft in Action traten, indem sie die Beschießung des Werkes fortsetzten, um dessen Ausbesserung und die Wiederaufnahme des Feuers zu verhindern, während der Custozza Anstalten traf, den Vulcan vom Strande abzubringen.

Dies gelang endlich um $8^1/_4$ Uhr.

Der Vulcan hatte einen Todten, den Matrosen 3. Cl. Peter Garchese, und einen Leichtverwundeten zu beklagen. Sieben Projectile hatten den Dampfer getroffen: eines war durch den Schlot, ein anderes unter der Mars durch den Fockmast gegangen; das Gaffelsegel und die Radkasten waren durchschossen; eine glühende Kugel war durch die äußere Wand des Kohlenmagazins gedrungen, dort aber durch ein Eisenknie aufgehalten worden, die Feuerspritze war durch eine Kugel zerschmettert worden, die äußere Bordwand endlich hatte eine Kugel erhalten. Alle diese Beschädigungen waren aber ohne besondere Wichtigkeit und erscheinen recht unbedeutend, wenn man bedenkt, dass der Dampfer durch 11 Stunden in wirksamer Schussdistanz einer Landbatterie gelegen war und während des größeren Theiles

dieser Zeit unausgesetzt beschossen wurde. Wie eifrig man vom VULCAN aus das Feuer des Paixhans unterhielt, erhellt am besten aus dem vom Schiffs-Commandanten gemeldeten Umstande, dass ihm nach dem Gefechte nur mehr vier Granatschüsse zur Verfügung blieben. Man hatte also während des etwa fünfstündigen Feuerns die Munitionsdotation beider Paixhans für den einen, in Thätigkeit befindlichen, verbraucht.

Linienschiffs-Lieutenant Preu war des Lobes voll über die Haltung und Ausdauer der Bemannung des VULCAN und der zur Hilfe gesendeten Fahrzeuge. »Officiere und Mannschaften entwickelten wirklich unendlich viel Thätigkeit und Tapferkeit.« Besonders lobte Preu seinen Gesammt-Detail-Officier v. Petz; seine braven Marine-Cadetten, den Auxiliar-Officier Szricchia, den er zur Effectivität vorschlug, und schließlich den Linienschiffs-Fähnrich v. Tegetthoff, »welcher sich sehr gut und tüchtig benommen hatte«.

Von seiner Mannschaft hob Linienschiffs-Lieutenant Preu besonders hervor den als Bootsmann fungierenden Bootmannsmaat Tarabochia,

den Matrosen 1. Cl. Coduri, den Vormeister und Matrosen 2. Cl. Scelembra, Lader des Paixhans, den Corporal Vanoni und den Matrosen Battaglia, Vormeister der 12 Pfünder-Geschütze, endlich den Steuermann G. Persich.

Über den Schiffs-Commandanten selbst nahm Oberst v. Cerrini Anlass, an den Vice-Admiral einige Tage nach der Affaire zu schreiben:

»In dieser verzweiflungsvollen Lage entwickelte Linienschiffs-Lieutenant Preu eine Geistesgegenwart, Entschlossenheit und Thätigkeit, die ich Euer Excellenz anzurühmen mich verpflichtet halte, und der gewiss zum größten Theile die Rettung des Schiffes zu verdanken ist, denn er wusste durch seine Anordnungen und durch sein Beispiel die Mannschaft zu muthvoller Ausdauer zu begeistern. Ich glaube, dass derselbe alles gethan hat, was man von einem braven See-Officier erwarten kann.«

1853.

19./20. März.

Matrose Vuscovich rettet die Peniche „Lynx" aus Seenoth.

Die Bora, dieser gefährlichste Wind der Adria, tritt, wie bekannt, bei dem am Ausgang einer tiefen Schlucht des Velebit-Gebirges gelegenen Städtchen Zengg mit ihrer vollen Heftigkeit auf; sie stürzt als Fallwind über die schroffen Bergabhänge, schwillt oftmals bis zu orkanartiger Stärke an, behindert den Verkehr zur See und bedroht selbst die im Hafen vertäuten Schiffe.

Die k. k. Peniche Lynx hatte einen solchen Borasturm in der Nacht vom 19. auf den 20. März 1853 im Hafen von Zengg zu überstehen, wobei sie trotz ihrer mit Rücksicht auf die Jahreszeit und die besonderen Ver-

hältnisse des Hafens genommenen, durchaus sicher scheinenden Vertäuung — je ein Anker gegen Süd und West, je eine Landfeste gegen Nord und Ostnordost — durch einige Zeit in Seenoth gerieth.

Mit dem Anwachsen des Windes, der alsbald Sturmesstärke erreichte, nahm auch das Gieren des Schiffes beträchtlich zu; als um 11 Uhr nachts die gegen Nord doppelt ausgebrachte Pferdeleine riss, legte sich die Peniche mit einem ganz besonders heftigen Gierschlag auf die verbliebene, zweite Landfeste, wobei die an der Steuerbord-Backspiere vertäute Jolle mit Wasser gefüllt wurde und kenterte.

Vertäukabel und Trosse — die zweite Landfeste — arbeiteten sehr schwer und schamvielten bei jedem Gierschlage des Lynx an den Steinen des Ufers, so dass es zu erwarten stand, sie würden auf die Dauer dem Wüthen des Sturmes nicht widerstehen können. Der Commandant der Peniche, Linienschiffs-Fähnrich E. A. Rau, ließ daher die vor dem Buge derselben an ihrer Fangleine vertäute Barkasse unter Bord holen, um sie bemannt

ans Land um Hilfe zu entsenden; denn die Wiederherstellung der gerissenen Landfeste, für welche kein Ersatz an Bord war, schien dringend geboten.

Die Barkasse gerieth aber in der Dunkelheit der Nacht infolge der heftigen Bewegungen des Schiffes auf dessen Ankerketten und kenterte in der am Buge brandenden See; die Ausrüstungsgegenstände des Bootes konnten nicht geborgen werden, sie trieben rasch mit dem Wind und den Wellen ab. Alle Versuche, die gekenterte Barkasse wieder auf den Kiel zu bringen, wurden durch den Sturm und den Seegang vereitelt, die hiebei aufgewandte Mühe und Arbeit blieb ohne Erfolg.

Lynx, seiner Boote beraubt und auf eine stark beanspruchte, sichtlich gefährdete Landfeste beschränkt, befand sich nunmehr in einer bedrohlichen Situation, da die gegen Süd und West geworfenen Anker bei dem in absehbarer Zeit zu gewärtigenden Reissen der verbliebenen Landfeste keinen sicheren Halt geboten hätten.

In diesem Augenblick erbot sich der Matrose 2. Classe Georg Vuscovich, ein sehr

verwendbarer, braver Matrose, welcher seinerzeit die Blockade von Venedig auf der k. k. Fregatte Juno mitgemacht hatte, die schwer arbeitende Trosse entlang ans Land zu schwimmen und Hilfe zu holen. Dies gelang dem Furchtlosen, der sein Leben zum Wohle und zur Rettung des Schiffes einsetzte, nur mit außerordentlicher Anstrengung nach einem schweren Kampfe mit den entfesselten stürmenden Elementen. Am Land angelangt, eilte er zum Hafencapitän, welcher auf einem Wagen ein Boot und eine Trosse an das Ufer bringen ließ; das Boot brachte eine leichte Leine an Bord, mittelst welcher die Trosse auf die Peniche geholt wurde. Im Hahnepot gegen den Wind vertäut, konnte Lynx nunmehr das Wetter ohne weitere Gefährdung abreiten.

Der Schiffs-Commandant beeilte sich, die muthige, opferfreudige That des Matrosen Vuscovich mittelst Bericht und Thatbeschreibung dem Hafen-Admiralat in Pola zur Kenntnis zu bringen; durch dieses dem Marine-Ober-Commando in Triest für eine Belohnung vorgeschlagen, wurde Vuscovich, welcher ein

schönes Beispiel von Entschlossenheit abgelegt hatte, für eine sichtbare Allerhöchste Auszeichnung in Antrag gebracht.

Seine Majestät, der allergnädigste Kriegsherr, verlieh dem Wackeren für seine freiwillig mit augenscheinlicher Lebensgefahr zur Rettung des Lynx unternommene Handlung die silberne Tapferkeitsmedaille 2. Classe.

Diese Allerhöchste Auszeichnung gelangte sodann durch die Publication mittelst General-Befehl zur allgemeinen Kenntnis der Kriegs-Marine, welche auf solche Thaten jederzeit mit berechtigtem Stolze zurückblicken kann, und die solchen wackeren Angehörigen gerne eine ehrenvolle Erinnerung zollt.

1856.

26. und 27. März.

S. M. Dampfer „Curtatone" mit einem Bagger im Schlepp bei schwerem Wetter im Schwarzen Meer.

Der zur k. k. Flotten-Abtheilung in der Levante gehörige Raddampfer CURTATONE, welcher im Frühjahre 1856 als Stationsschiff in Constantinopel fungierte, erhielt von der k. k. Internuntiatur in Constantinopel den Auftrag, ein Baggerschiff nach der Sulina-Mündung zu bringen. Gleichzeitig mit dem CURTATONE sollte der von derselben Behörde gecharterte Schleppdampfer GALLANT BULLOT vier Lastboote dahinbringen.

Der Commandant S. M. Dampfers CURTATONE, Linienschiffs-Lieutenant Richard Barry, traf sofort alle nöthigen Vorbereitungen zur Ab-

reise, und als der stürmische Nordwind, der zehn Tage hindurch gewüthet hatte, sich beruhigte, verließen beide Schiffe mit ihren Schleppen Sonntag den 22. März Constantinopel. Im Schwarzen Meere wurde Windstille und ruhige See vorgefunden. Am Mittage des 23. März befanden sich die Schiffe nahe bei Cap Emona, worauf Cours gegen Cap Kali Akri genommen wurde. Daselbst angelangt, traf man frischen Nordwind und bewegten Seegang, welcher die Fahrt der schwer schleppenden Schiffe fast vollständig hemmte, so dass Linienschiffs-Lieutenant Barry sich gezwungen sah, um 11h nachts auf der gegen nördliche Winde Schutz bietenden Rhede von Kavarna vor Anker zu gehen.

Am Morgen des 24. März drehte der Wind nach NO und nahm an Stärke bedeutend zu; da die Rhede von Kavarna keinen sichern Ankerplatz mehr bot, lichteten beide Schiffe Anker und begaben sich nach der 12 Seemeilen westlich gelegenen, besser geschützten Rhede von Baltschik.

Am selben Nachmittage gegen 4h legte sich der Nordwind und es sprang leichter

SW auf. Linienschiffs-Lieutenant Barry benützte ohne Zeitverlust diesen günstigen Umstand zur Fortsetzung der Reise. In der folgenden Nacht verlor der CURTATONE den GALLANT BULLOT außer Sicht.

Das Wetter hielt sich günstig bis 6h nachmittags des 26. März. Um diese Stunde sprang plötzlich steifer Nordwind auf, der sich um 8 Uhr abends zum Schneesturm entwickelte; gleichzeitig trat eisige Kälte ein. S. M. Dampfer CURTATONE befand sich zu dieser Zeit nur mehr 15 Seemeilen von Sulina entfernt, dessen Leuchtfeuer sogar bereits in Sicht war, doch gegen die Wuth dieses Sturmes mit dem schweren Baggerschiffe im Schlepp aufzukommen, war unmöglich. Linienschiffs-Lieutenant Barry ließ daher wenden, südöstlichen Cours nehmen, und versuchte, mit halber Maschinenkraft lenzend, die St. Georgs-Mündung des Donaustromes zu erreichen. Der Sturm nahm an Heftigkeit ebenso wie der hochgehende Seegang stets zu. Um 11h nachts brachen gleichzeitig drei Schleppkabel — eine neunzöllige Trosse und zwei siebenzöllige Kabel, so dass nur mehr ein sieben-

zölliges Kabel das schwer arbeitende Baggerschiff hielt.

Nun durfte S. M. Dampfer CURTATONE von der Maschine keinen Gebrauch mehr machen, da bei den heftigen Stößen alsbald das letzte Schleppkabel gerissen und damit auch das Baggerschiff verloren gewesen wäre, welches man bei der dichten Finsternis und dem heftigen Schneegestöber bald außer Sicht verloren hätte. Linienschiffs-Lieutenant Barry ließ daher die Kesselfeuer abbrennen und den CURTATONE unter dicht gereeftem Gaffel- und Fockstagsegel beiliegen.

Glücklicherweise hatte der Commandant beim Aufspringen des schweren Wetters die bisher auf dem Baggerschiffe zur Handhabung des Steuers befindlichen Leute an Bord seines Schiffes genommen, so dass im Falle des Verlustes des Baggers jedem Menschenverlust vorgebeugt war.

Das schwerfällig gebaute Baggerschiff rollte im heftigen Seegange furchtbar, so dass man jeden Augenblick erwarten musste, dasselbe sinken zu sehen. Auch S. M. Dampfer CURTATONE arbeitete schwer und nahm be-

trächtliche Seen über. Das Wasser, welches auf beide Schiffe schlug, erstarrte bei der großen Kälte sofort zu Eis, so dass die Fahrzeuge bald mit einer schweren Eiskruste bedeckt waren, was das Verweilen auf Deck und der Commandobrücke des CURTATONE ungemein beschwerlich machte.

Dieses furchtbare Wetter hielt auch am 27. März mit unverminderter Heftigkeit an und stellte an die Bemannung des CURTATONE durch 40 Stunden die schwersten Anforderungen, doch waren die Dispositionen des Schiffs-Commandanten von bestem Erfolge gekrönt, indem das verhältnismäßig schwache Schleppkabel unter diesen Verhältnissen hielt und hiedurch das wertvolle Baggerschiff gerettet wurde.

Bei Sonnenaufgang des 28. März hatte der Sturm etwas nachgelassen. Obzwar dies noch mit Gefahr verbunden war, ließ Linienschiffs-Lieutenant Barry die Barkasse streichen, und unter der Führung des als Bootsmann fungierenden Schiemanns Bartulovich gelang es der aus den besten Matrosen zusammengesetzten Bootsbemannung, neue Schleppkabel auszubringen.

Infolge des 40-stündigen Beiliegens war S. M. Raddampfer CURTATONE ungefähr 70 Seemeilen südwärts vertrieben worden. Sobald die Maschine dampfbereit war, steuerte man die nächstgelegene Landspitze, Cap Kali-Akri an, sowohl um für die erneute Fahrt nach Sulina besseres Wetter abzuwarten, als auch um den ziemlich mit Wasser angefüllten Bagger zu entleeren und den Kohlenvorrath zu ergänzen.

In Baltschik, woselbst der CURTATONE am Abende des 29. März ankerte, wollte die Ortsbehörde, ohne hiezu vorher die Erlaubnis des Paschas von Varna einzuholen, keine Kohle verabfolgen. Um daher keine Zeit zu verlieren, beließ Linienschiffs-Lieutenant Barry den Bagger daselbst vor Anker und begab sich mit dem CURTATONE nach dem 15 Seemeilen entfernten Hafen von Varna, woselbst der Kohlenvorrath von der Agentie des österreichisch-ungarischen Lloyd bezogen wurde.

Im Hafen von Varna befand sich auch der Schleppdampfer GALLANT BULLOT, doch hatte derselbe in der Nacht des 26. März im Schneesturme sämmtliche vier Lastboote ver-

loren und war selbst der größten Gefahr ausgesetzt.

Von der benachbarten Küstenstrecke wurden in derselben Nacht 17 Schiffbrüche gemeldet, worunter sich auch zwei österreichische Segelschiffe befanden.

Nach Ergänzung des Kohlenvorrathes brachte S. M. Raddampfer CURTATONE das Baggerschiff glücklich und unversehrt an seinen Bestimmungsort.

Der Marine-Obercommandant, Se. k. k. Hoheit Erzherzog Ferdinand Max, geruhten mit Generalsbefehl Nr. 30 vom 18. April 1856 »das umsichtsvolle, wahrhaft seemännische Benehmen des Commandanten S. M. Dampfers CURTATONE, Linienschiffs-Lieutenants Richard Barry, bei dem am 26. und 27. März wüthenden NNO-Sturme im Schwarzen Meere, wodurch unter schwierigen und gefahrdrohenden Umständen ein ihm anvertraut gewesenes Baggerschiff vor dem Untergange bewahrt wurde«, zur allgemeinen Kenntnis zu bringen, und dem genannten Linienschiffs-Lieutenant für diesen, dem Staate geleisteten Dienst das verdiente Lob auszusprechen.

Schiemann Bartulovich, welcher sich bei derselben Gelegenheit durch kaltblütiges und muthiges Benehmen ausgezeichnet hatte, wurde mittels desselben Generalsbefehles zum Bootsmann 3. Cl., mit dem Range vom 27. März, befördert.

1857—1859.

Die Reise S. M. Fregatte „Novara" um die Erde.

Die Thätigkeit im Dienste der Wissenschaft zählt zu den obersten Friedensaufgaben der Kriegsflotten; es gereicht der k. u. k. Kriegs-Marine zu hoher Ehre, dass sie jederzeit und trotz ihrer bescheidenen Schiffszahl auch auf diesem Gebiete nützlichen Schaffens theils selbst sehr Ersprießliches leistete, theils den Bestrebungen Anderer thatkräftige Unterstützung angedeihen ließ. Der harmonischen Vereinigung dieser beiden Arten der Förderung der Wissenschaften sind jene Erfolge zu danken, welche die Reise S. M. Fregatte Novara in den Jahren 1857—1859 weit über das Niveau einer einfachen Erdumsegelung erheben. Diese Reise — die erste Erdumsegelung eines Schiffes unserer Flotte — hat den Ruhmeskranz der k. u. k.

Flagge um ein unvergängliches Lorbeerreis bereichert und dazu beigetragen, das Ansehen des Vaterlandes in aller Welt zu erhöhen.

In 551 Seetagen segelte die Fregatte 51.686 Seemeilen und sie verbrachte 298 Tage in 25 Häfen, deren meiste vorher noch nie von einem unserer Kriegsschiffe besucht worden waren; bedauerlicherweise kürzten die Ereignisse des Jahres 1859 die beabsichtigte Dauer der Reise ab.

Wenngleich diese Expedition des eigentlichen Brennpunktes, einer bestimmten Aufgabe, entbehrte, welche durch ihre genau umschriebenen Grenzen den Vortheil des erschöpfenden Studiums eines einzigen Gebietes geschaffen hätte, ist es ihr dennoch gelungen, bei dem Besuche der verschiedensten Länder und Völker aller fünf Welttheile ungeachtet des nur flüchtigen Verweilens eine reichhaltige naturhistorische Sammlung anzulegen und eine Fülle wissenschaftlichen Materials aufzuspeichern. Unermüdliche, zielbewusste Thätigkeit aller Expeditionsmitglieder, deren reiches Wissen, die glänzende, gastliche und fördernde Aufnahme, die ihnen sowohl durch die officiellen

S. M. Fregatte Novara.

Digitized by Google

als durch die privaten Persönlichkeiten zutheil wurde, bildeten jene Factoren, welchen die Errungenschaften der Expedition zu danken sind.

Die Arbeiten, Beobachtungen und Untersuchungen der Expeditionsmitglieder erstreckten sich auf Astronomie, Geodäsie, Erdmagnetismus, Geologie, Zoologie, Botanik, Ethnographie, Anthropologie, Medicin, Statistik und Handelspolitik; sie wurden in den Publicationen der Fachmänner ein Gemeingut der gebildeten Welt.

Die zoologischen Sammlungen umfassten über 26.000 Individuen, die botanische Ausbeute bestand aus umfangreichen, wertvollen Herbarien, aus Sämereien, Droguen, Proben von Nutz- und Zierhölzern, endlich aus einer großen Zahl von conservierten Frucht- und Blütenständen tropischer Pflanzen; die mineralogischen, petrographischen und paläontologischen Sammlungen zählten mehrere Tausend Stücke, die ethnographischen Sammlungen 376 Objecte; physiologische, pathologisch-anatomische Präparate, an hundert Schädel der verschiedenen Menschenrassen und das Skelet eines Buschmannes bildeten die anthropologische Sammlung.

Se. Majestät der Kaiser genehmigte im Herbste 1856 über Antrag des damaligen Marine-Obercommandanten, des Erzherzogs Ferdinand Maximilian, eine Erdumsegelungs-Expedition und die Bestimmung der Fregatte Novara für diese. Als Hauptzweck der Reise wurde die seemännische Ausbildung der Officiere und der Seecadetten ins Auge gefasst, um Kräfte für die tüchtige Entwicklung der Flotte heranzubilden. »Eine Marine, so klein sie auch sein mag, bedarf, um activ und lebensfähig zu bleiben, äußerer Anregungen«, sagt Scherzer in dem beschreibenden Theile der Veröffentlichungen über die Reise, — dem erlauchten Prinzen, der damals an der Spitze der Marine stand, war es zu danken, dass diese Auffassung sich Geltung errang. Transoceanische Reisen sind solche äußere Anregungen, sie erweitern das seemännische und das allgemeine Wissen der Eingeschifften und sie fördern die Lust und die Liebe zum Berufe.

Die zweite Absicht, welche der Aussendung der Novara zu Grunde lag, war das Zeigen der k. u. k. Flagge an Orten, die von

dieser bis dahin noch nicht besucht worden waren, und die damit verbundene Einflussnahme auf die Interessen der Schiffahrt, des Handels und der Industrie des Vaterlandes.

Die dritte Aufgabe, welche mit der Erdumsegelung verbunden wurde, war wissenschaftlicher Art. Die eingeschifften Seeofficiere hatten für die mit dem Seewesen eng verbundenen Wissenszweige zu wirken, zur Durchführung naturwissenschaftlicher Beobachtungen und Sammlungen erfolgte die Einschiffung von einheimischen Gelehrten. Die Akademie der Wissenschaften, eingeladen zwei Naturforscher zu wählen, nominierte einen Zoologen und einen Geologen; Se. kais. Hoheit, der Marine-Obercommandant, verfügte die Zutheilung eines praktischen Zoologen, eines Malers und eines Kunstgärtners und bestimmte selbst noch einen dritten Forscher für Länder und Völkerkunde zur Theilnahme an der Expedition. Außerdem wurde auch ein Arzt eingeschifft, der botanische Kenntnisse besaß.

Zum Befehlshaber der Expedition wurde der Commodore Bernhard von Wüllerstorf-Urbair, nachmals österreichischer Handels-

Minister, ernannt, welchem für den inneren Schiffsdienst als Commandant der Corvetten-Capitän Friedrich Freiherr v. Pöck, nachmals Marine-Commandant, beigegeben war. Zum Schiffsstabe zählten: Linienschiffs-Lieutenant Béla Gaál de Gyula, die Fregatten-Lieutenante Moriz Monfroni von Monfort und Alexander Graf Kielmannsegg, die Linienschiffs-Fähnriche Wilhelm Lund, Robert Müller und Ernst Jakobi, die Fregatten-Fähnriche Eugen Kronowetter und Gustav Battlogg, die Seecadetten Heinrich Fayenz, Joseph Natti, Gustav v. Semsey, Richard Freih. v. Walterskirchen, Ludwig Meder, Alexander Kalmar, August Freih. v. Scribanek, Andreas Graf Borelli, Franz Freih. v. Cordon, Friedrich Freih. v Haan, Eduard Latzina, Michael v. Mariassi, Eugen Fürst Wrede und Joseph Berthold, Cadet-Feldwebel der Marine-Infanterie Joseph Freih. v. Rath, Marine-Caplan Eduard v. Marochini, Fregatten-Arzt Dr. Franz Seligmann, Corvetten-Arzt Dr. Robert Lallemant, Schiffsarzt 1. Cl. Karl Ružiczka, Schiffs-Arzt Dr. Eduard Schwarz, Verwaltungs-Official Anton Basso und Untermeister 2. Cl. Wenzel Lehmann.

Seecadet Freih. v. Haan und Dr. Lallemant wurden in Rio de Janeiro ausgeschifft, alle anderen Mitglieder des Schiffsstabes blieben bis zum Ende der Reise am Bord.

Die »Wissenschaftliche Commission« bestand aus: Dr. Ferdinand Hochstetter (für Geologie und Physik der Erde, schiffte sich in Auckland aus), Dr. Karl Scherzer (für Länder- und Völkerkunde, schiffte sich im Jahre 1859 für 2 1/2 Monate aus), Georg Frauenfeld, Johann Zelebor (beide für Zoologie), Dr. Eduard Schwarz (für Botanik), Joseph Selleny (als Maler) und Anton Jellinek (Kunstgärtner).

Das Bekanntwerden der in Aussicht genommenen Expedition wurde freudig begrüßt; Corporationen, in- und ausländische Gelehrte nahmen reges Interesse an der wissenschaftlichen Aufgabe, die den Reisetheilnehmern gestellt worden war. Der greise Geistesheroe A. v. Humboldt sandte unter der bescheidenen Bezeichnung »Physikalische und geognostische Erinnerungen« geistvolle Anweisungen, die kaiserliche Akademie der Wissenschaften ließ durch ein eigens eingesetztes Comité Instruc-

tionen für die Naturforscher verfassen, die k. k. geologische Reichsanstalt, die k. k. geographische Gesellschaft, die k. k. Gesellschaft der Ärzte und auch einzelne Männer der Wissenschaft sandten Desiderata ein. Die englische Regierung und die Admiralität, sowie die ostindische Regierung beeilten sich, die NOVARA den Behörden zu empfehlen, und auch von deutschen und englischen Gelehrten trafen Empfehlungsschreiben ein.

Die Fregatte wurde in Pola ihrem Zweck entsprechend zugerüstet; das Kanonenzimmer ward Bibliothek und Lesezimmer, vier Geschütze wurden ausgeschifft, um Raum für Cabinen zu gewinnen, weshalb (zur Trimmung des Schiffes) auch das Vorschiff durch Ausschiffung von ebenfalls vier Kanonen entlastet wurde; ein Granatendepôt fand als Depôt der wissenschaftlichen Instrumente und Apparate Verwendung, ein kleiner Destillier-Apparat wurde mit der Küche verbunden. Von großem Nutzen erwies sich die Betheilung des Schiffes mit doppelten Reservesegeln und umfangreichen Mengen von Fleisch- und Gemüse-Conserven.

Für die Wahl eines reinen Segelschiffes war die Erwägung maßgebend, dass ein solches weit mehr Raum für Personale, Instrumente und Sammlungen bot, als eine Schraubenfregatte, auf der die Maschine, Kessel und Kohlenvorräthe einen großen Theil des vorhandenen Raumes für sich in Anspruch nehmen.

Am 17. März 1857 ankerte die NOVARA behufs Einschiffung der wissenschaftlichen Commission, der Instrumente, Lebensmittel u. a. m. vor Muggia; Se. kaiserl. Hoheit, der Marine-Obercommandant, besichtigte das Schiff und richtete an den Stab und an die Naturforscher ergreifende, von wärmster Theilnahme beseelte Worte des Abschiedes.

Am 30. April gieng die Fregatte, begleitet von der Corvette CAROLINA, welche bis Südamerika mitzusegeln hatte, in See; zahlreiche Zuschauer winkten den Scheidenden herzlichste Abschiedsgrüße. S. M. Dampfer LUCIA schleppte beide Schiffe bis zu der nördlich von Sicilien gelegenen Insel Alicudi.

Gibraltar, am 21. Mai nach günstiger Fahrt erreicht, wurde nach neuntägigem Aufenthalte

wieder verlassen; Carolina blieb zurück, um einen verunglückten Arbeiter zu begraben. Ungünstige Wetterverhältnisse behinderten anfangs die Fregatte in ihrem Bestreben, den Atlantischen Ocean zu erreichen; sie musste sogar durch zwei Tage in der Nähe von Malaga vor Anker das Abflauen des frischen Westwindes abwarten. Dann gieng die Reise allerdings günstiger von statten, so dass am 8. Juni Funchal angelaufen werden konnte; der Zufall fügte es, dass die Carolina in der dem Einlaufen vorhergehenden Nacht gesichtet und erkannt wurde, worauf sie sich in das Kielwasser der Fregatte legte.

Der Aufenthalt auf dem an Naturschönheiten reichen Madeira bot den Gelehrten Gelegenheit zu anregenden Studien, doch wurde schon nach neuntägigem Aufenthalte die Reise fortgesetzt. Die Schiffe machten im Passat gute Fahrt, die Windverhältnisse ließen aber die Ausführung der Absicht, das Eiland S. Paul zu besuchen, nicht zu. Die Überquerung des Oceans verlief — die übliche Äquatortaufe und die am 20. Juli erfolgte Trennung von der Carolina, welche nach Pernambuco abfiel,

ausgenommen — ohne besondere Ereignisse; die Novara ankerte am 5. August vor Rio de Janeiro. Dem Commodore wurde daselbst die hohe Ehre zutheil, mit seiner Suite vom Kaiser und von der Kaiserin empfangen zu werden; die Naturforscher nahmen an einer unter dem Präsidium des Kaisers abgehaltenen Sitzung des historisch-geographischen Institutes theil.

Die Überfahrt nach der Simons-Bai fand in der Zeit vom 31. Juli bis zum 2. October statt; die Fregatte hatte unmittelbar vor dem Passieren des Cap der guten Hoffnung durch zwei Tage einen schweren Sturm mit bedeutendem Seegange zu bestehen.

Der Aufenthalt am Cap der guten Hoffnung währte 24 Tage; hierauf begab sich die Novara nach dem einsamen Felseneilande S. Paul, dessen Besuch einer der Lieblingsgedanken A. v. Humboldts war. Zur Erforschung und Vermessung der Insel wurden Seeofficiere und die Naturforscher ausgeschifft, die Fregatte ankerte unter Land, wurde aber zweimal durch schweres Wetter gezwungen, in See zu gehen. Der sodann unternommene Versuch, die benachbarte Insel

Neu-Amsterdam zu durchforschen, scheiterte an den Schwierigkeiten, welche die Küste der Landung und das unwegsame Terrain dem Vordringen boten; das am Tage nach dem Anlangen des Schiffes geänderte Wetter zwang dieses zur Fortsetzung der Reise und es wurde am 8. Jänner 1858 Point de Galle erreicht. Der nur achttägige Aufenthalt auf dem paradiesischen Ceylon bot speciell den Naturforschern ein Feld reicher Thätigkeit.

Während der Überfahrt nach Madras (16.—30. Jänner) gerieth ein Theil des zur Conservierung von Thieren und Präparaten eingeschifften Spiritusvorrathes in Brand, doch gelang es der braven Mannschaft, die mit Blitzesschnelle und in edlem Wetteifer an das Löschen gieng, ein größeres Unheil zu verhüten.

Nach dem Verlassen von Madras am 10. Februar besuchte die NOVARA die Nikobaren, woselbst die k. u. k. Flagge vor 80 Jahren zum erstenmale geweht hatte, als Bolts diese Inseln für Österreich colonisierte; es liegt nahe, den Namen der Insel Teressa von »Theresia« abzuleiten, dem Namen der ruhmreichen Kai-

serin, in deren Auftrag die Colonisierung erfolgte und welchen Bolts der Insel beigelegt haben mag.

Mit dem Besuche der Nikobaren war eine reichhaltige und vielseitige wissenschaftliche Arbeit verbunden; die Vermessung von Buchten, Ankerplätzen und Küstenstrecken ergab wertvolles Material für die Kartographie dieser damals noch wenig bekannten Inselgruppe, die zoologische und ethnographische Durchforschung der Eilande eine reiche Ausbeute. Im II. Bande dieser „*Gedenkblätter*" ist der Unfall eines zur Küstenaufnahme entsandten Bootes geschildert, der sich am 23. März während einer Kreuzung der Fregatte an der Westküste von Groß-Nikobar ereignete, jedoch ohne besonderen Schaden ablief.

In Singapore, dem nächsten Bestimmungshafen, traf die Novara am 15. April zu einwöchentlichem Aufenthalt ein; trotz aller Vorsichtsmaßregeln wurde die Cholera, welche eben in Singapore und auf den im Hafen liegenden Schiffen ziemlich viele Opfer forderte, an Bord eingeschleppt. Es wurden aber nur zwei Mann — ein Schiffsjunge und der ihn

pflegende Wärter — von der Krankheit ergriffen; der Junge starb, der Wärter genas.

Mit großer Betrübnis vernahmen die Erdumsegler in Singapore die Nachricht von dem Hinscheiden des greisen Heldenmarschalls Radetzky, sie ehrten das Andenken des siegreichen Heerführers durch einen feierlichen Trauergottesdienst.

Am 5. Mai lief die Fregatte Batavia an; sie blieb durch 23 Tage vor Anker in Tandjong Priok, während welcher Zeit der Stab und die Naturforscher das Innere Javas bereisten. Die niederländisch-indische Regierung und die auf Java residierenden Gelehrten wetteiferten in dem Bestreben, den Gästen ihren Aufenthalt auf Java zu einem lehrreichen zu gestalten; die wissenschaftlichen Sammlungen erfuhren daher eine stattliche Vermehrung.

Dem niederländisch-indischen Hafen folgte der Besuch von Manila, woselbst — vor Cavite — die Novara am 14. Juni vor Anker gieng. Die Insel Luzon, eines der herrlichsten Eilande der Tropenwelt, war der einzige Theil des damals noch umfangreichen spanischen Colonialbesitzes, welcher im Reiseprogramm auf-

genommen war. Die Ereignisse der jüngsten Zeit könnten fast dazu veranlassen, den Mitgliedern der Expedition nicht nur eine scharfe Beobachtungsgabe, sondern auch prophetische Veranlagung nachzurühmen — diese Überzeugung drängt sich dem Leser des beschreibenden Theiles der Reisepublicationen auf, sobald er sich mit dem Abschnitte »Manila« beschäftigt.

Nach einem Aufenthalte von 11 Tagen steuerte die Novara dem Reiche der Mitte entgegen; leichte, wechselnde Brisen und Calmen verzögerten anfangs diese Fahrt. Der Südwest-Monsun ließ auf sich warten. Hongkong, welches damals erst 16 Jahre im britischen Besitze war, dennoch aber schon zu den wichtigsten Handelsplätzen Chinas gehörte, wurde am 5. Juli angelaufen. Der sich eben abspielende englisch-französisch-chinesische Krieg und der Taiping-Aufstand, dessen Unterdrückung der chinesischen Regierung große Sorge bereitete, blieben nicht ohne Einfluss auf die Thätigkeit der Expedition; die allenthalben vorherrschende feindselige Stimmung der Eingeborenen ließ den Besuch des Festlandes zum Zwecke naturwissenschaft-

licher Forschungen als ausgeschlossen gelten. Dennoch gelang es, seltene chinesische Bücher zu erwerben, ethnographische und linguistische Fragen zu lösen. Der Commodore besuchte in Begleitung einiger Seeofficiere das in Trümmer geschossene Canton, welches von den verbündeten Truppen besetzt war, die Naturforscher unternahmen einen Ausflug nach dem benachbarten Macao.

Am 18. Juli gieng die Fregatte mit frischem Südwest-Monsun nach Shanghai in See; bei Saddle Island und im Wusung-Flusse wurde kurzer Aufenthalt genommen, am 29. Juli mit Springflut und günstiger Brise nach Shanghai gesegelt. Hier wurde das Schiff — damals das erste einer deutschen Großmacht, welches in Shanghai eintraf — von den ansässigen Deutschen mit hellem Jubel begrüßt. Die wissenschaftlichen Sammlungen erfuhren neuerdings ansehnliche Bereicherung; über den halbwilden, wenig gekannten Volksstamm der Miautse wurden während des zweiwöchentlichen Aufenthaltes wertvolle Daten gesammelt.

Die Feier des Geburtsfestes Sr. Majestät des Kaisers wurde — die Fregatte befand sich

an diesem Tage wieder in See, zwischen der Nordspitze von Formosa und den Riu kiu-Inseln — empfindlich gestört: schon das für den Morgen anberaumte Hochamt musste abgesagt werden, stürmischer Wind und hoher Seegang zwangen zum Schließen aller Stückpforten. Mittags blieb kein Zweifel mehr übrig, dass ein Taifun im Anzuge war und dass die Fregatte den Kampf mit demselben aufnehmen musste; die Festtafel wurde durch eine unerwartete, schwere Rollbewegung geradezu zerstört. K. v. Scherzer schreibt: »Als am Schlusse des Mahles der Befehlshaber der Expedition den üblichen Trinkspruch ausbrachte und die Gäste ihre Gläser auf das Wohl des erhabenen Regenten leerten, dessen Geburtsfest am Bord der Novara eben in so seltsamer Weise gefeiert wurde, spielte die Musikbande, so gut als es die heftige Schiffsbewegung zuließ, die Volkshymne und ein lautes „Hoch!" übertönte das Gekrache des Schiffes, das Heulen des Windes und das dumpfe Gebrülle der immer mächtiger gegen die Schiffsplanken rollenden Wogen.«

Die folgende Nacht und den folgenden Tag über nahmen Sturm und Seegang an Hef-

tigkeit zu; die Fregatte, an deren Seetüchtigkeit harte Anforderungen gestellt wurden, wich erst dem Taifuncentrum aus, dann aber benützte sie die Gewalt des Sturmes, um zwischen Okinava sima und dem Providence-Riff ihre Fahrt nach den Marianen fortzusetzen. Mit dicht gerefftem Vor- und Großmarssegel und dem doppelt gerefften Focksegel legte das Schiff, von der berghohen See mit grauenvoller Heftigkeit umhergeworfen, dennoch 14 Seemeilen stündlich zurück.

Am Morgen des 20. August hatte sich die Kraft des Taifuns gebrochen; die Takelage war mit einer Salzkruste überzogen, hatte aber keinen nennenswerten Schaden genommen.

Das beabsichtigte Anlaufen der Marianen-Insel Guam musste des frischen Südwest-Monsuns wegen unterbleiben, dagegen besuchte die Novara die Insel Puynipet, eine der drei Senjawin-Inseln, welche erst vor 30 Jahren entdeckt worden war, einzelnen Steinbauten und einem Kanonenfunde zufolge jedoch vorzeiten das Asyl von Freibeutern gewesen sein dürfte. Da das Anlaufen des Roankiddi-

Hafens, des aufgesprungenen Westwindes wegen, nicht räthlich schien, beschränkte sich der Verkehr mit dem Eilande auf einen mehrstündigen Besuch desselben mittelst eines Bootes; der beabsichtigte, mehrtägige Aufenthalt musste entfallen und noch am Ankunftstage, dem 18. September, weitergesegelt werden.

Die Fahrt wurde durch die Windstillen des Äquatorialgürtels, die von langer See und tropischen Regen begleitet waren, unliebsam verzögert und nur durch eine Spukgeschichte unterbrochen, welche allerdings allgemeine Heiterkeit hervorrief, als ihr Wesen entdeckt worden war: 80 Stück dreißigpfündige Kanonenkugeln hatten das Schott des Granatendepots durchbrochen; sie waren in das Brotdepot gekollert, auf dessen mit Blech gefüttertem Boden sie einen eigenthümlichen, metallisch klingenden Lärm verursachten.

Am 16. October wurde Sikayana, die größte der Stewarts-Inseln, gesichtet; da in den abgelaufenen 66 Seetagen einige Scorbut-Erkrankungen aufgetreten waren, beschloss der Commodore, auf dieser Insel frische Lebensmittel ankaufen zu lassen. Es besuchten daher

am nächsten Morgen einige Seeofficiere und die Naturforscher Sikayana, bei welchem Anlasse sie nicht nur wissenschaftliche Daten gewinnen, sondern auch — nach lebhaftem Tauschhandel — Schweine, Hühner, Eier und Taro erwerben konnten.

Nach dem Passieren der Salomons-Inseln wurde frisch wehender Südost-Passat angetroffen, der die Fregatte am 4. November in Sicht des australischen Festlandes brachte. Tags darauf, nach 83 Seetagen, während welcher Zeit 5930 Seemeilen zurückgelegt worden waren, ankerte die Novara im Nordosten der Stadt Sidney, im Port Jackson, zu einmonatlichem Aufenthalte.

Die Expeditionsmitglieder wurden in Sidney von den Regierungsbehörden, den Bewohnern im allgemeinen und von Deutschen im besonderen mit großer Wärme und Zuvorkommenheit aufgenommen und in ihren Studien gefördert; es gelang ihnen insbesondere, wertvolle Daten über die Urbewohner Australiens zu sammeln. Den damals sehr im Argen gelegenen deutschen Auswanderungsverhältnissen wurde die gebotene Aufmerksamkeit zugewandt.

In die Zeit des Aufenthaltes der Fregatte in Sidney fiel die Geburt des Kronprinzen Erzherzog Rudolf, welches freudige Ereignis festlich begangen wurde.

Am 7. December gieng die NOVARA wieder in See; sie traf anfangs stürmisches Wetter an, gerieth aber dann unter Neu-Seeland in Windstillen, so dass Auckland erst am 22. December angelaufen werden konnte. Der Geologe der Expedition unternahm alsbald nach dem Eintreffen eine wissenschaftliche Untersuchung jener Theile des Drury-Districtes, die auf ein Vorhandensein von Kohlenfeldern schließen ließen; diese Untersuchung verlief so erfolgreich, dass Dr. Hochstetter mit Genehmigung des Befehlshabers der Expedition auf besonderes Ansuchen des Gouverneurs behufs genauer geologischer Untersuchung der Provinz Auckland noch acht Monate auf Neu-Seeland verblieb.

Commodore v. Wüllerstorf wurde bei einem Maori-Meeting von den versammelten Häuptlingen herzlich begrüßt. Die Fregatte schiffte zwei Maoris als Matrosen ein, die später in der Wiener Hof- und Staatsdruckerei ausgebildet und auch Ihren Majestäten vorgestellt

wurden; reich beschenkt kehrten sie erst im Jahre 1860 in ihre Heimat zurück.

Während des Aufenthaltes der Fregatte in Auckland starb ihr verdienter, wackerer Oberbootsmann Cergogna an Herzschlag; mit aufrichtiger Trauer um den Dahingeschiedenen widmete ihm der Stab ein würdiges Grabdenkmal.

Am 8. Jänner 1859 wurde Neu-Seeland verlassen und südlich der Tonga- und der Cooks-Inseln nach Tahiti gesegelt, in dessen Hafen Papeete das Schiff am 11. Februar ankerte. Da die Nachricht von der, nach Napoleons III. bekannter Neujahrsansprache eingetretenen, österreichisch-französischen Spannung noch nicht bis zu den Antipoden gedrungen war, wurde die Novara vom Gouverneur ziemlich freundlich aufgenommen; die Officiere und die Naturforscher wurden bei einem Ballfeste der Königin Pomare vorgestellt.

Auf Tahiti wurde Capitän Stewart angetroffen, welcher einige Pitcairner von der Norfolk-Insel in ihre alte Heimat repatriiert hatte; diese Begegnung, die von Stewart er-

haltenen Auskünfte und in Sidney gesammelte Daten über die Pitcairner und ihre Robinsonade werden in der Beschreibung der Reise der Fregatte sehr anziehend geschildert.

Mit vorwiegend stürmischem Wetter machte die NOVARA gute Fahrt, so dass sie schon am 16. April Valparaiso erreichte; am 1. April war die Großraa gebrochen, doch verlief diese Havarie ohne sonstigen Schaden.

Von Valparaiso reiste der Commodore nach Santiago, woselbst er den österreichisch-chilenischen Handelsvertrag abzuschließen gedachte; die innerpolitischen Verhältnisse des Landes — es herrschte eben eine Revolution — vereitelten jedoch die Durchführung dieser Absicht.

Die anfangs Mai eingetroffene Post ließ den bevorstehenden Ausbruch von Feindseligkeiten zwischen Österreich und Frankreich als unzweifelhaft erkennen; Commodore v. Wüllerstorf, von dem Bestreben beseelt, sein Schiff, sich und die gesammte Schiffsbemannung sobald als möglich dem Vaterlande zur Verfügung zu stellen, beschloss daher, Lima, die Galapagos-Inseln, Montevideo und Buenos-Ayres aus dem Reiseprogramme der Expedition zu streichen

und ohne Berührung von Zwischenhäfen um das Cap Horn nach Gibraltar zu segeln.

Am 11. Mai wurde die NOVARA von den eigenen Booten und den Booten der anwesenden fremden Kriegsschiffe, des englischen Linienschiffes GANGES und der französischen Corvette CONSTANTINE in See geschleppt; alsbald einsetzender günstiger Wind führte sie rasch außer Sicht des gastlichen Valparaiso.

Der Meridian des Cap Horn wurde am 29. Mai geschnitten, mit guten Generaldistanzen die Höhe des La Plata erreicht; dort, am 7. und 8. Juni, bestand die Fregatte einen der gefürchteten Drehstürme dieses Seegebietes. Auch bei diesem Wetter erwies sie sich als ein vorzügliches Seeschiff; sie nahm keinerlei Schaden, obschon durch längere Zeit sich die Leeboote des schweren Seeganges wegen in großer Gefahr befanden. Am 23. Juni wurde zum letztenmale der Äquator geschnitten, am 9. Juli ein Matrose, der durch ein Jahr lungenkrank im Spitale gelegen war, zur letzten Ruhe bestattet.

Wenige Tage darauf konnte von einem Kauffahrer in Erfahrung gebracht werden, dass

der österreichisch-französisch-italienische Krieg vor etwa zwei Monaten ausgebrochen war — mehr wusste der Capitän nicht zu berichten; die am Bord herrschende Spannung wurde daher durch die spärliche Nachricht bedeutend erhöht.

Nach 82 Seetagen und nach Zurücklegung von 10.600 Seemeilen lief die NOVARA am 27. Juli in Gibraltar ein; das Glück der Waffen hatte bereits entschieden, der Friede von Villafranca war geschlossen. Hier gelangte es auch nachträglich zur Kenntnis des Schiffes, dass dieses als Träger wissenschaftlicher Schätze bei Beginn des Krieges als neutral erklärt worden war.

Wenige Tage später traf die telegraphische Weisung des Marine-Obercommandanten ein, sofort nach Messina unter Segel zu gehen, woselbst ein Schleppdampfer die Fregatte erwarten werde. Die Insel Sicilien kam schon nach einwöchentlicher Fahrt in Sicht und es konnten schon am 18. August die Schlepptaue an Bord des vor Messina wartenden Dampfers LUCIA gebracht werden, welcher auch bei der Ausreise die NOVARA bis Alicudi geschleppt hatte.

Zwei Tage später ankerten beide Schiffe vor Gravosa — die Fregatte war nach 28 Monaten der Abwesenheit wieder in der Heimat angelangt. Am 22. August traf Se. kais. Hoheit der Marine-Obercommandant mit höchstdessen Gemahlin am Bord der Yacht Fantasie und begleitet von der Corvette Dandolo in Gravosa ein; er drückte anlässlich der Inspicierung des Schiffes seine vollste Befriedigung aus und ehrte die Heimgekehrten bei dem Diner, das am Bord des Dandolo stattfand, durch einen Toast auf die »Männer der Novara, deren Namen der österreichischen Geschichte angehören«. Es ward ihnen aber auch noch manche andere Auszeichnung zutheil, als deren erste die Beförderung der an Bord befindlichen Seecadetten zu Seeofficieren und jene der gesammten Mannschaft um einen Grad zu erwähnen ist.

Von Gravosa begab sich die Novara in Begleitung der Lucia und des Dandolo nach Pola, woselbst sie von den Fregatten Donau, Adria, Radetzky, Schwarzenberg, Bellona und Venus, der Corvette Friedrich, dem Schraubenschooner Möve, dem Raddampfer

Elisabeth und der Goëlette Saida festlich empfangen ward. Dann gieng die ganze Escadre nach Triest in See; sie bildete zwei Colonnen. Die erste Colonne mit dem Flaggenschiffe Donau befehligte der Marine-Obercommandant, die zweite, von der Novara angeführt, wurde vom Commodore v. Wüllerstorf befehligt.

Am 26. August ankerte die Escadre vor Triest, die Weltumsegelung der Novara hatte ihren Abschluss gefunden.

Mit Befriedigung und Genugthuung vermochten alle Theilnehmer der Expedition auf ihre Leistungen zurückzublicken, die officiellen und die privaten Kreise kargten nicht, als sie den Erfolgen der Expedition die wohlverdiente Anerkennung zollten. In der k. u. k. Kriegs Marine sind aber die schönen Traditionen der »Novara-Reise« bis auf den heutigen Tag lebendig geblieben und in Ehren gehalten worden.

254823

1859.

11. und 12. November.

Rettungsaction S. M. Dampfers „Taurus" bei Sulina.

Als im Herbste des Jahres 1859 S. M. Raddampfer Taurus unter Commando des k. k. Linienschiffs-Lieutenants Karl Kern in der Sulina-Mündung des Donau-Flusses sich in Station befand, hatte die wackere Schiffsbemannung wiederholt Gelegenheit, Schiffen in Seenoth beizustehen, und deren Bemannungen vor dem sicheren Tode zu retten. Den heftigen Stürmen, welche in dieser Jahreszeit an der Westküste des Schwarzen Meeres toben, fielen damals alljährlich zahlreiche Schiffe zum Opfer, denen in jener Zeit noch keine schützenden Hafenbauten Zuflucht boten.

Insbesondere sei hier jener Rettungs-Action gedacht, welche die Bemannung S. M. Dampfers Taurus in den Tagen des 11. und 12. November 1859 unter besonders schwierigen Verhältnissen in aufopferndster Weise mit dem besten Erfolge vollbrachte, und welche auch die unbeschränkteste Anerkennung der Seeleute fremder Nationen fand.

In der bezeichneten Nacht brach in Sulina plötzlich ein heftiger NNO-Sturm los. Der auf ungeschützter Rhede daselbst vor Anker liegenden griechischen Brigg Evangelistria brachen am Vormittage des 11. die Ankerketten, so dass das Fahrzeug auf den Strand geworfen wurde.

Der Commandant S. M. Kriegsdampfers Taurus eilte, unterstützt von seinen Officieren und Mannschaften, den Schiffbrüchigen zu Hilfe und durch rasche Herstellung einer Tau-Communication gelang es ihm, im Vereine mit dem Orts-Lotsen, die gesammte Bemannung der Evangelistria an's Land zu bringen.

In der folgenden Nacht kenterte das genannte Handelsschiff und wurde von der Brandung zertrümmert.

Am 12. November, gegen 10 Uhr morgens, erfuhr Linienschiffs-Lieutenant Kern, nachdem der Sturm inzwischen immer wüthender geworden war, dass die englische, voll geladene Brigg Swift sechs Seemeilen südlich von Sulina gestrandet sei. Das Gerücht besagte, dass deren Mannschaft bereits ertrunken wäre. Nichtsdestoweniger beschloss der genannte See-Officier unverzüglich an den Ort des Unfalles zu eilen, um, wenn möglich, noch Lebende zu retten.

Er befahl einer Abtheilung seiner Mannschaft, das in Sulina befindliche, schwere Rettungsboot über Land an den Strand gegenüber des gescheiterten Fahrzeuges zu schleppen. Diese Arbeit musste durch sumpfiges, mit hochgewachsenem Schilf bewachsenes Terrain durchgeführt werden und gelang erst nach vieler Anstrengung.

Linienschiffs-Lieutenant Kern selbst hatte sich mit einer anderen Abtheilung seiner Mannschaft inzwischen an Ort und Stelle begeben, woselbst er vom Lande aus die Brigg Swift halb gesunken erblickte, ihre Mannschaft an den Rüsten geklammert, von Sturzseen unausgesetzt überspült, dem Tode entgegensehend.

Als es durch Einsetzung aller Kräfte, nach Überwindung furchtbarer Schwierigkeiten endlich gelungen war, das Rettungsboot an die betreffende Stelle zu bringen, unternahmen zuerst englische Mercantil-Matrosen zweimal den Versuch, mit dem Boote das Wrack zu erreichen, doch gelang ihnen dies nicht, da das schwere Rettungsboot gegen die hochgehende See nicht aufkam. Vollständig entkräftet und vor Nässe und Kälte erstarrt, gaben diese Leute jeden weiteren Versuch auf und erklärten das Rettungswerk für undurchführbar.

Obzwar die Mannschaft S. M. Dampfers Taurus durch die mehrstündige schwierige Arbeit des Herbeischaffens des Rettungsbootes über Land gänzlich ermattet und durch die empfindliche Kälte halb erstarrt war, beschloss Linienschiffs-Lieutenant Kern, mit der eigenen Bemannung den Versuch nochmals zu wagen. Vorerst musste das Rettungsboot, welches bei dem letzten Versuche weit leewärts abgetrieben war, eine beträchtliche Distanz entlang der Küste luvwärts gebracht werden.

Mit Herzhaftigkeit und Todesverachtung bestiegen hierauf die österreichischen Matrosen

das Boot und ruderten mit Aufbietung aller Kräfte gegen die wüthende See. Es gelang ihnen, das Schiff zu erreichen und den Verunglückten eine Leine zuzuwerfen, doch eine ungeheuere Sturzwelle erfasste vorzeitig das Rettungsboot, und warf es über den aus dem Wasser hervorragenden Klüverbaum der Brigg, so dass es steuerunfähig wurde, rasch abtrieb und weit leewärts auf den Strand geworfen wurde.

Abermals brachten die wackeren Matrosen das Boot durch die Sturzsee nach Luv und nochmals arbeiteten sie sich durch die hohe See und Brandung.

Der zweite Versuch war glücklicher. In der Nähe der englischen Brigg angekommen, warf man den Schiffbrüchigen Leinen zu. Vier Mann erfassten dieselben und wurden glücklich ans Land geholt. Nach abermaligen zwei derartigen Versuchen gelang es, noch drei weitere Individuen mit denselben Mitteln zu retten.

Es verblieben nur noch drei Mann am Wrack, allein die einbrechende finstere Nacht, die furchtbare Erschöpfung unserer Matrosen, von denen einige regungslos an Bord S. M.

Dampfers Taurus getragen werden mussten, machten jeden weiteren Rettungsversuch unmöglich.

Zeitlich des anderen Morgens machte der Commandant des Taurus mit 18 österreichischen und vier englischen Matrosen — letztere die einzigen von den zahlreichen anwesenden Seeleuten anderer Nationen, welche sich dazu herbeiließen, das Rettungsboot zu besteigen — einen letzten Versuch, jedoch vergeblich, da die riesigen Sturzseen das Anlegen am Wrack nicht gestatteten, und man bald die Gewissheit erlangte, dass der Rest der Schiffbrüchigen seinem Schicksale erlegen war.

Die Geretteten, welche ihren Tod bereits für unvermeidlich gehalten hatten, waren des Lobes voll über das Verhalten der wackeren österreichischen Matrosen, und die königl. großbritannische Regierung ermangelte nicht, der österreichischen Regierung im Wege ihrer Gesandtschaft in Wien, für die aufopfernde ersprießliche Hilfeleistung, welche der Bemannung der Brigg Swift durch die Officiere und Mannschaften S. M. Dampfers Taurus zutheil geworden war, ihren wärmsten Dank auszusprechen.

Se. k. und k. Apostolische Majestät geruhten mit Allerhöchster Entschließung vom 16. April 1860 allergnädigst anzuordnen, dass dem Commandanten S. M. Schiffes Taurus, Linienschiffs-Lieutenant Karl Kern, für sein rastloses, aufopferndes Wirken, wodurch sieben englische Matrosen vom sicheren Tode gerettet wurden, der Ausdruck der Allerhöchsten Zufriedenheit bekanntgegeben werde; ferner geruhten Se. Majestät, den Schiemännern Matthias Lazzarich und Ferdinand Rosinger sowie dem Steuermann 2. Cl. Andreas Natural, die mit augenscheinlicher Lebensgefahr durch ihr muthiges Benehmen zur Rettung der erwähnten Matrosen wesentlich beigetragen hatten, das silberne Verdienstkreuz allergnädigst zu verleihen.

1872—1874.

Die österreichisch-ungarische Polar-Expedition unter Weyprecht und Payer.

Wo immer von den Denkwürdigkeiten und ruhmvollen Thaten der k. u. k. Kriegs-Marine die Rede ist, da darf eine der hervorragendsten Leistungen auf maritimem und wissenschaftlichem Gebiete nicht übergangen werden, die österr.-ungarische arktische Expedition 1872 bis 1874, welche durch die epochemachende Entdeckung von Kaiser Franz Josephs-Land, durch den Wert ihrer wissenschaftlichen Ergebnisse und durch das mustergiltige Beispiel von Manneszucht und Hingebung sämmtlicher Mitglieder die allgemeine Bewunderung der ganzen civilisierten Welt erregte; und wenn die Namen der Besten genannt werden, die

unserer ruhmreichen Flagge zur Zierde gereichten, da ist der Name Carl Weyprecht's sicher unter ihnen.

Als die Mitglieder der österr.-ungarischen arktischen Expedition unter Weyprecht's Führung Ende September 1874 unter dem enthusiastischen Jubel der ganzen Bevölkerung ihren Einzug in Wien hielten, nachdem die Ergebnisse ihrer Forschungen, die Entdeckung eines bisher unbekannten ansehnlichen Landcomplexes im hohen Norden und die Geschichte ihres Rückzuges von ihrem auf circa 80° Nordbreite unrettbar im Eise eingeschlossenen Schiffe mit Schlitten und Booten über das Packeis nach Novaja Zemlja das ungetheilte Interesse und die Bewunderung aller Kreise in der ganzen civilisierten Welt erregt hatte, da stand mit Einemmale Österreich-Ungarn im Vordergrunde der arktischen Forschung. Die Idee, Asien an seiner Nordküste von West gegen Ost zu umschiffen und durch die Behringsstraße heimzukehren, die Weyprecht's Expedition zu Grunde lag, deren Durchführung aber dem genialen Manne leider versagt blieb, ist wenige Jahre später, genau nach den Annahmen Weyprecht's, durch Norden-

skjöld und Palander verwirklicht und damit die Richtigkeit dieser Annahmen erwiesen worden. Die Entdeckung von Kaiser Franz Josephs-Land ergab eine neue und vielversprechende Basis für die Erforschung des unbekannten arktischen Inneren und wurde dieses Land seither wiederholt von englischen Expeditionen besucht, deren letzte, die Jackson-Harmsworth-Expedition, durch drei Jahre an der SW-Küste verweilte und durch das Zusammentreffen mit Nansen 1896 noch in frischer Erinnerung ist. Ja, von Österreich-Ungarn gieng der Impuls zu einer internationalen planmäßigen Erforschung der Polargebiete aus, als Weyprecht an die gelehrten Gesellschaften der Welt mit dem Vorschlage herantrat, durch einen Gürtel von Beobachtungsstationen mit gleichartiger und gleichzeitiger Beobachtungsreihe in den Polargebieten für die Lösung der eigentlichen Polarfragen wichtigere und verlässlichere Daten zu erlangen, als es durch die bisher fast allgemein gepflogene Jagd nach Erreichung einer höheren Breite als die Vorgänger und die geographische Detaillierung unbekannter Polarländer geschehen konnte, die im Grunde genommen, den angewendeten Auf-

wand an Kraft, Zeit, Mühe und Geld nicht rechtfertigte.

Damals lag der Schwerpunkt der gesammten Polarforschung in Österreich-Ungarn; der bescheidene anspruchslose Weyprecht, der den Muth gehabt, seine eigenen, unter schweren Mühen und Gefahren errungenen Erfolge dem höheren, idealen Zwecke zu opfern und einen neuen, allerwärts als richtig anerkannten Weg zur Erschließung der geheimnisvollen arktischen Welt durch Beobachtung und Ergründung des Wesens der in ihren Erscheinungen sich offenbarenden Naturkräfte und der Gesetze, denen sie folgen, in Vorschlag brachte, war die unbestrittene Autorität auf dem Gebiete der Polarforschung geworden; ihm, dem in unserem Vaterlande heute leider nahezu Vergessenen, hat es eben dieses Vaterland zu danken, dass es auf einem, seinem ganzen Wesen nach ihm so fernliegenden Gebiete, wie es die Polarforschung ist, eine hervorragende Stelle einnimmt.

Mit dem Ruhme, den sich Österreich-Ungarn auf dem Gebiete der Polarforschung errungen hat, sind die Namen Karl Weyprecht, Julius

Payer, Hans Graf Wilczek und Edmund Graf Zichy unzertrennlich verbunden, die beiden Ersten als die Führer der Expedition, die Letzteren als unermüdliche, eifrige und erfolgreiche, selbstaufopfernde Förderer und Erwecker des Interesses an der Polarforschung in unserem Vaterlande.

Welches Gewicht damals in allen Kreisen, besonders aber in den höchsten Kreisen der Wissenschaft auf die österr.-ung. Polar-Expedition gelegt wurde, möge der folgende wortgetreu citierte Ausspruch des als Seemann, als Gelehrter und als Staatsmann gleich hervorragenden k. k. Vice-Admirals Bernhard Freiherr v. Wüllerstorf-Urbair aus seiner Bearbeitung der »Meteorologischen Beobachtungen und Analyse des Schiffscourses während der Polar-Expedition unter Weyprecht und Payer 1872—1874« darlegen. Diese Arbeit wurde in der Sitzung der mathematisch-naturwissenschaftlichen Classe der kais. Akademie der Wissenschaften zu Wien am 10. December 1874 vorgelegt und erschien im XXXV. Bande der Denkschriften derselben im Jahre 1875 im Drucke. Vice-Admiral Baron Wüllerstorf schreibt:

»Alle diese Beobachtungen, welche, einen Zeitraum von zwei Jahren umfassend, in der arktischen Zone mit bewunderungswürdiger Regelmäßigkeit und Gewissenhaftigkeit ausgeführt und zum größten Theile reduciert wurden, bilden ein wertvolles meteorologisches und geographisches Material, wie es meines Wissens in solcher Vollständigkeit von keiner ähnlichen Expedition dargeboten worden ist.«

»Selbst in der langen Zeit des Treibens mit dem in einer Eisscholle festsitzenden Schiffe (vom 21. August 1872 bis 1. November 1873) während der furchtbaren Eispressungen, welche das Schiff und seine Bemannung zu vernichten drohten, trotz eminenter Lebensgefahr, in welcher unsere Reisenden insbesondere im Laufe einer langen Polarnacht schwebten, sind die zweistündigen Beobachtungen und sonstigen Aufzeichnungen und Bestimmungen niemals unterbrochen worden.«

»Wo es das Wetter und die Verhältnisse überhaupt gestatteten, wurden zahlreiche astronomische Beobachtungen zur Bestimmung des geographischen Ortes und der Mißweisung der Magnetnadel mit aller Sorgfalt durchgeführt,

sehr häufige Lothungen des Seebodens, Temperaturmessungen des Seewassers in verschiedenen Tiefen und alle jene wissenschaftlichen Untersuchungen vorgenommen, die nur immer Wert haben und Verwertung finden konnten. Darunter verdienen die fortdauernden magnetischen Beobachtungen besondere Erwähnung; sie wurden Herrn Director Lamont in München zur Beurtheilung übergeben.«

»Wenn man weiß, wie sehr lange andauernde Gefahren und solche dem Leben und Wirken feindliche Erscheinungen endlich auch auf den Geist abspannend wirken, so kann man sich bei Durchsicht des Geleisteten, bei Prüfung dieser mit seltener Ausdauer und Pünktlichkeit durchgeführten Arbeiten einer gerechten, tief empfundenen Bewunderung und Anerkennung nicht erwehren. Hier ist es nicht allein der Muth und die Standhaftigkeit, welche gepriesen werden müssen, sondern der feste Wille und die Thatkraft, mit welchen der Wissenschaft und dem Fortschritte auch dann gedient wurde, wenn der Verlust des Lebens und der Arbeitsleistung wahrscheinlich, die eigene Thätigkeit durch äußere Einflüsse gelähmt war und von

keiner anderen lebenden Seele belauscht, aufgemuntert und anerkannt werden konnte. Das ist — meine ich — reine Liebe zur Wissenschaft, das höchste Maß des Pflichtgefühles. So lange diese in der Brust des Menschen genährt werden und solche Menschen auch aus unserer Mitte hervorgehen, dürfen wir gewiss stolz sein auf die Fähigkeiten unseres Volkes, und glänzende Erfolge selbst nach solchen Richtungen erwarten, welche der Lage des Reiches nicht zu entsprechen scheinen, nichtsdestoweniger aber die geistige Entwickelung fördern und die menschlichen Kräfte höheren Zielen zuwenden.«

Ich habe geglaubt, diesen Ausspruch einer anerkannten Autorität anführen zu sollen, da in unserer raschlebigen Zeit vergangene Verdienste nur allzubald der Vergessenheit anheimfallen.

Nach einer im Jahre 1871 durchgeführten Vorexpedition in dem Meerestheile zwischen Spitzbergen und Novaja Zemlja wurde durch Weyprecht und Payer der Plan zu einer auf mehrere Jahre berechneten großen arktischen

Expedition mit einem eigenen, dem Zwecke entsprechend gebauten und über Dampfkraft verfügenden Schiffe und einer an der heimischen Küste rekrutierten Bemannung festgestellt.

Die Grundidee dieser Expedition war, wie schon erwähnt, die Durchführung der sogenannten »Nordostpassage«, indem der Versuch gemacht werden sollte, durch das Karische Meer das Cap Tscheljuskin, die nördlichste Spitze Asiens zu erreichen und dann, längs der Nordküste Sibiriens gegen Osten vordringend, in die Behringstrasse zu gelangen.

Das Erreichen hoher Breiten stand nur in zweiter Linie und sollte ein Vorstoß gegen Norden nur dann unternommen werden, wenn die Erreichung der Behringstraße im dritten Sommer als gesichert angesehen werden konnte.

Ein eigenes Schiff, bei dessen Bau alle bis dahin gewonnenen arktischen Erfahrungen berücksichtigt wurden, war für die Expedition anfangs 1872 in Bremerhaven gebaut worden und lag im Mai desselben Jahres dortselbst seebereit. Es führte den unsterblichen Namen Admiral Tegetthoff, hatte ein Deplacement

von 230*t*, war mit einer Dampfmaschine versehen, mit der es eine Fahrgeschwindigkeit von sechs Knoten stündlich in ruhigem Wasser erreichen konnte, als Dreimastschooner mit vollem Fockmast getakelt und erwies sich bei den Probefahrten als gutes Seeschiff.

Die Proviantvorräthe der Expedition waren nach den Rationen der deutschen Handels-Marine für 1000 Tage berechnet, der Vorrath an Kohle reichte, außer dem Verbrauche für Küche und Beheizung, auf 50 Tage (1200 Stunden) Fahrt mit voller Maschinenkraft; für Kleidung, Waffen, Munition, Instrumente und sonstige Erfordernisse war ausreichend vorgesorgt und ist die Zusammenstellung des so ungemein mannigfaltigen und umfangreichen Inventares der Expedition ein weiteres, nicht gering anzuschlagendes Verdienst Weyprecht's; das Materiale für die zu unternehmenden Schlittenreisen hatte Payer in mustergiltiger Weise beschafft. Das k. u. k. Reichs-Kriegs-Ministerium und das Marine-Commando stellten der Expedition sehr wertvolles Materiale an Instrumenten, Hand-Feuerwaffen, Munition etc. zur Verfügung.

Das gesammte Personal der Expedition war auf 24 Mann festgesetzt, welche mit Ausnahme des Harpuniers, eines norwegischen Handels-Capitäns, lauter österreichische oder ungarische Staats-Angehörige sein mussten; die Officiere gehörten theils der Kriegs-Marine, theils der gemeinsamen Armee, theils der ungarischen Landwehr an, die Matrosen waren zumeist active oder Reserve-Unterofficiere der Kriegs-Marine und aus den wetterharten Anwohnern der Küste des Quarnero ausgewählt worden. Im Nachstehenden folgt die Namensliste der Mitglieder dieser Expedition.

Carl Weyprecht, Linienschiffs-Lieutenant aus Triest, geb. zu Michelstadt im Odenwalde, Commandant der gesammten Expedition und Schiffs-Commandant.

Julius Payer, Oberlieutenant des Kaiser-Jäger-Regimentes, aus Teplitz in Böhmen, Führer der Landexpeditionen.

Gustav Brosch aus Komotau in Böhmen, Linienschiffs-Lieutenant, erster Officier.

Eduard Orel, aus Neutitschein, Linienschiffsfähnrich, zweiter Officier.

Med.-Univ. Dr. Julius Kepes, aus Vari in Ungarn, königl. ungar. Honvéd-Regiments-Arzt, Arzt der Expedition.

Otto Krisch aus Patschlawitz in Mähren, Maschinist der Expedition.

Pietro Lusina aus Cherso, Capitän weiter Fahrt, Bootsmann.

Elling Carlsen aus Tromsö, Capitän der norwegischen Handels-Marine, Harpunier.

Josef Pospischill, Maschinenwärter; Anton Vecerina, Zimmermann; Anton Scarpa, Anton Zaninovich, Peter Falesich, Jakob Sussich, Anton Cattarinič, Anton Stiglič, Franz Latković, Anton Lukinović, Lorenz Marolla, Franz Lettis, Vinzenz Palmić, Johann Orasch, Matrosen.

Johann Haller und Alex. Klotz, aus dem Passeyerthale, Gletschersteiger, Jäger.

Sämmtliche astronomischen, meteorologischen,magnetischen und sonstigen physikalischen Beobachtungen wurden durch die drei Seeofficiere Weyprecht, Brosch und Orel ausgeführt; den letzteren beiden fiel außerdem, wegen der gefährdeten Lage des hafenlos im landfernen Packeise eingeschlossenen Schiffes, die Abhaltung der Seewache (in vier Touren), Theil-

nahme an allen Schlittenreisen, Brosch der innere Dienst und die Verwaltung des Proviants, Orel das Instrumenten-Depôt zu, kurz, es hat an Bord keine Arbeit oder Vorkommnisse gegeben, wie Weyprecht in der Einleitung zu den von der kais. Akademie der Wissenschaften zu Wien herausgegebenen magnetischen Beobachtungen der Expedition sagt (Denkschriften der mathematisch-naturwissenschaftlichen Classe der kais. Akademie der Wissenschaften XXXV. Band), an der nicht wenigstens einer von ihnen, meistens aber alle beide theilgenommen haben. Landaufnahme und Geologie waren Payer's Ressort, Botanik, Zoologie übernahm Dr. Kepes; Maschinist Krisch und die Capitäne Lusina und Carlsen betheiligten sich an den allgemeinen meteorologischen Beobachtungen.

Am 13. Juni 1872 morgens gieng die Expedition an Bord des Admiral Tegetthoff von Bremerhaven in See, um vorerst noch Tromsö anzulaufen, wo noch Proviant und verschiedene Ausrüstungsgegenstände an Bord genommen und der Harpunier, Capitän Carlsen, eingeschifft werden sollte. Am 2. Juli nachts wurde Tromsö erreicht und am 13. Juli nachts, nach-

dem die letzten erforderlichen Arbeiten ausgeführt waren, verließ die Expedition den Hafen, um ihre eigentliche Eismeerfahrt anzutreten. Während des Aufenthaltes in Tromsö gelang es der Bemannung des Admiral Tegetthoff unter der Führung des Linienschiffs-Lieutenants Brosch ein großes Schadenfeuer, das auf einer Werfte, um die Mittagszeit ausgebrochen war, und die ausschließlich aus Holzgebäuden bestehende Stadt in die größte Gefahr brachte, nach harter, gefahrvoller Arbeit zu bewältigen.

Weyprecht's Plan war, Nowaja Zemlja im Norden zu umsegeln und dann direct auf Cap Tscheljuskin zu halten, woselbst auf alle Fälle überwintert werden sollte. Im Vorjahre (1871) war die See bis zum 79. Breitengrade nahezu eisfrei gewesen und es erschien auf diese Art möglich, Cap Tscheljuskin auf dem kürzesten Wege zu erreichen, ohne durch das als »Eiskeller« berüchtigte Karische Meer die Route zu nehmen. Höchst unerwarteterweise traf die Expedition schon am 25. Juli abends in 74° 15′ N-Breite auf Eis, das anfangs in leicht zu durchsegelnden Gürteln lag, am 26. dichter wurde, aber noch segelbar blieb, am 29. zur

Benützung der Dampfkraft zwang, und am 30. das Schiff vollkommen einschloss; es gelang erst nach ununterbrochenen Anstrengungen am 3. August 1872, aus dem Eise, welches das Schiff besetzt hielt, frei zu kommen und nördlich des Matotschkin Schar in das Küstenwasser unter Nowaja Zemlja einzulaufen; der im Eise zurückgelegte Weg betrug bis dahin bereits 105 Seemeilen. Im Küstenwasser sich weiter nach Norden durcharbeitend, traf der TEGETTHOFF am 11. August abends auf der Höhe der Kreuz-Inseln mit dem ISBJÖRN zusammen, an dessen Bord sich Graf Wilczek, Commodore Baron Sterneck, Professor Höfer und Hr. Burger befanden, welche die Anlegung eines Proviantdepôts auf Cap Nassau (Nowaja Zemlja) für die TEGETTHOFF-Expedition beabsichtigten. Beide Schiffe segelten nun gemeinsam nach Norden bis in der Nähe von Cap Nassau, bei den Barents-Inseln, mächtiges Packeis jedes weitere Vordringen verhinderte. Schwere SW-Stürme trieben ungeheuere Massen Eis in nördlicher Richtung vorüber und beide Schiffe entgiengen zu wiederholten Malen mit knapper Noth der Gefahr, zwischen dem festen Landeise und

dem treibenden Packeise zerquetscht zu werden; es wurde daher beschlossen, das Depôt auf den Barents-Inseln anzulegen und Isbjörn bei der nächsten sich darbietenden Gelegenheit nach Süden absegeln zu lassen. Inzwischen wurde das Allerhöchste Geburtsfest Sr. Majestät unseres allergnädigsten Kaisers und Herrn in solenner Weise gefeiert, wohl zum ersten Male so hoch im Norden (76° 18′ N).

Am 21. August setzte eine nordöstliche Brise ein, durch welche das Eis ein wenig vertheilt wurde und die beiden Schiffe trennten sich, Isbjörn südwärts segelnd. Tegetthoff gelang es, trotz Dampfkraft, doch nur mühselig sich gegen Norden durchzuarbeiten, und um Mitternacht des 21. August 1872 war jede Aussicht auf Weiterkommen vorderhand geschwunden und wurde das Schiff an einer mächtigen Eisflarde einstweilen festgemacht, um eine günstigere Eisvertheilung abzuwarten. Es geschah dies in der beiläufigen Position 76° 22′ N und 62° 3′ O v. Gr. Im Sommer vorher war über zwei Breitengrade nördlicher und etwas westlicher wenig oder kein Eis durch Weyprecht gesehen worden.

Der Tegetthoff wurde, trotz der ungeheueren, unermüdlich fortgesetzten Anstrengungen seiner Besatzung, nie mehr frei und es begann nun jene merkwürdige, von allen Gefahren des Packeises begleitete Trift, welche das Schiff anfangs in nordöstlicher Richtung, über das Nordende Nowaja Zemljas hinaus bis 73° 7′ Ostlänge v. Gr. auf 78° 45′ Nordbreite führte, um dann eine im allgemeinen nordwestliche Richtung anzunehmen, bis Ende October 1873 das mit dem Schiffe treibende Eis unter der Küste des am 30. August 1873 entdeckten Kaiser Franz Josephs-Landes festkam. Der 79. Grad nördlicher Breite wurde am 23. Februar 1873 überschritten und ist das Schiff nie mehr südlich desselben gekommen; der 80. Grad nördlicher Breite wurde Ende September 1873 in 60° 41′ O v. Gr. erreicht und einen Monat später lag das Eis mit dem Schiffe unter der Wilczek-Insel des Kaiser Franz Joseph-Landes in 79° 51′ N und 58° 56′ O v. Gr. fest.

Wenn auch das im Eise festgeklemmte Schiff der selbständigen Bewegung unfähig war, so war doch auch die Zeit der Trift

des Tegetthoff durch bisher unerforschte Regionen des landfernen Eismeeres für die Wissenschaft sehr ergebnisreich. Alle die geheimnisvollen Vorgänge in der ewig veränderlichen Eishülle wurden gewissenhaft verfolgt und manches neue Licht darüber verbreitet; häufige Lothungen, Untersuchungen des Meeresgrundes, Seewasser-Analysen und Messungen der Temperatur in verschiedenen Tiefen, Arbeiten mit dem Schleppnetze wurden außer den fortlaufenden meteorologischen, astronomischen und magnetischen Beobachtungen in bedeutender Anzahl und mit der größten Gewissenhaftigkeit vorgenommen und lieferten nicht nur für die wissenschaftliche Welt sehr willkommene Daten, sondern auch das Material für Weyprecht's höchst bedeutendes Buch »*Die Metamorphosen des Polar-Eises*«, welches eine wahre Fundgrube von Belehrung über die hocharktischen Regionen ist.

Mitte October 1872 begannen die furchtbaren Pressungen im Eise, welche sich bis März 1873 mit unheimlicher Häufigkeit wiederholten und die Existenz des Schiffes und seiner Besatzung fast täglich gefährdeten und oft in

einer Weise bedrohten, dass alles verloren schien; doch unerschrocken und gewissenhaft hat die Besatzung ihre Pflicht im vollsten Maße erfüllt und ein glänzendes Beispiel jenes hohen Muthes geliefert, der auch dann noch aufrecht bleibt, wenn fast jede Aussicht auf einstige Anerkennung geschwunden ist.

Diese Eispressungen hatten das Schiff in eine Lage gebracht, welche seine Existenz auf die Dauer unmöglich machte und aus welcher es zu befreien mit dem Aufgebote aller Kräfte getrachtet werden musste, wenn an ein Freiwerden je zu denken war. Es folgte nun eine mühevolle und alle Kräfte auf das äußerste anstrengende Arbeit mit Eissägen, Eismeißeln, Spitzhauen und Sprengbüchsen, welche im Mai 1873 begonnen und bis in den September fortgesetzt wurde, wo die überhand nehmende Bildung von Jungeis die Einstellung bedingte.

Täglich bei jeder Witterung wurden circa 12 Stunden von der gesammten Besatzung, die Officiere voran, mit Anspannung aller Kräfte an der Freimachung des Schiffes gearbeitet, es gelang bis auf etwa zwei Drittel seiner

Länge von vorne gegen achter; da aber stellten sich für die Hilfsmittel der Expedition unüberwindliche Hindernisse entgegen, die Bildung von Jungeis konnte nicht mehr bewältigt werden, das Schicksal des TEGETTHOFF war besiegelt. Er blieb unrettbar in der Flarde festgefroren in einer Lage, dass er 11° nach vorne und 7° nach backbord geneigt war, und wurde durch die Stengen, welche an die Untermasten angesorrt wurden, gegen das Eis abgestützt.

In aller trüben Zeit wankte der Muth und die Opferfreudigkeit der Besatzung niemals, und reichlich belohnt wurde ihre Ausdauer, als am Mittag den 30. August 1873 aus den wallenden Nebeln, die es bisher verdeckt hatten, ein jenseits des 80. Breitegrades liegendes gebirgiges Land in Sicht trat, das anscheinend etwa 30 Seemeilen an seinem dem Schiffe nächsten Ufer entfernt war und eine beträchtliche Ausdehnung zu haben schien.

Freudig gehobenen Herzens und gemäß des Rechtes der ersten Entdeckung wurde der ganze Complex des neu entdeckten Landes nach unserem erhabenen Monarchen »KaiserFranz

Joseph-Land« getauft, ein Huldigungs-Angebinde der österreichisch-ungarischen Polarfahrer zum 25jährigen Regierungs-Jubiläum des geliebten Herrschers.

Wohl wurde es sogleich versucht, das Land auch zu betreten, doch gelang dies wegen des Zustandes des Eises einstweilen nicht, und erst am 2. November 1873, nachdem das Schiff auf etwa drei Seemeilen südlich einer, den größeren Landmassen vorgelagerten Insel, der Wilczek-Insel, innerhalb eines Kranzes gestrandeter Eisberge am Landeise festgekommen war, konnte es ausgeführt werden. Das Land wurde von den Officieren und dem nicht im Wachtdienste befindlichen Theile der Mannschaft betreten, Österreich-Ungarns glorreiche Flagge über demselben entfaltet und im Namen unseres allergnädigsten Kaisers feierlich von dem neu entdeckten Lande Besitz ergriffen.

Ein großer Steinhügel wurde auf einem hervortretenden Cap aufgebaut, in selbem das Document über Entdeckung und Besitzergreifung des Landes, eine kurze Geschichte der Expedition, Bildnisse Sr. Majestät, Münzen der Monarchie, Zeitungen u. dgl. m. wohlverwahrt,

Digitized by Google

sicher niedergelegt und ein Flaggenstock festgemacht, auf dem unsere Flagge wehen gelassen, später jedoch aufgerollt, versichert und in Persening-Überzug verwahrt wurde.

Das Schiff blieb fortan in dieser Position fest und es wurden, so lange es die Helle um Mittag oder Mondschein einigermaßen gestattete, kleine Recognoscierungstouren auf die nächstgelegenen Landestheile unternommen, und Payer traf während der langen, 124 Tage dauernden Winternacht, die umfassendsten Vorbereitungen für die Schlittenreisen, welche zur thunlichst weitgehenden Erforschung und flüchtigen Aufnahme des neu entdeckten Landes, sobald es die Helligkeits-Verhältnisse gestatteten, unternommen werden sollten.

Welcher Unterschied zwischen der ersten und der zweiten Winternacht, 1872—1873 und 1873—1874. Während die erste Winternacht fast täglich Eispressungen brachte, die das Schiff in die höchste Gefahr versetzten, beständiger Bereitschaftszustand der Bemannung mit der wenig tröstlichen Aussicht, auf dem Eise überwintern zu müssen und mit demselben immer mehr nach Norden getrieben zu werden, verlief

der zweite Winter in fast ungestörter Ruhe; das Eis lag so fest, dass selbst die sehr häufigen schweren Stürme in seiner Lage keine Veränderung hervorbrachten und von Eispressungen war wenig zu spüren.

In Ruhe und mit dem Gefühle verhältnismäßiger Sicherheit wurde denn auch das Weihnachtsfest 1873 begangen; im Jahre vorher war die begonnene Weihnachtsfeier durch eine gewaltige Eispressung unterbrochen worden, welche die Flarde zertrümmerte und das für alle Fälle erbaute Kohlenhaus, wo auch die Feier stattfinden sollte, auseinander riss. Die von Kameraden und Freunden für diesen Zweck gespendeten Geschenke fanden begeisterte Aufnahme und mit treuem Herzen wurde der Heimat und der fernen Lieben gedacht.

Das anbrechende Jahr 1874 musste das entscheidende für die Expedition werden; die Bereisung und Aufnahme eines möglichst großen Theiles des neu entdeckten Landes musste durchgeführt werden, und es trat an die Führer der Expedition die Frage heran, ob noch eine dritte Überwinterung versucht oder aber im Sommer 1874 das Schiff verlassen und die Rückkehr

über das Eis mittels Schlitten und Booten nach Nowaja Zemlja unternommen werden sollte, von wo die Expedition mit einem der Fahrzeuge, welche dort der Robbenjagd obliegen, nach Norwegen zurückkehren konnte.

Weyprecht legte einem Kriegsrathe der Officiere ein Exposé über die allgemeine Situation vor und verlangte nach einigen Tagen Bedenkzeit die Meinung jedes Einzelnen über das einzuschlagende Vorgehen.

Die Lage des Schiffes, unter dessen Kiel achter noch in 37 engl. Fuß Tiefe auf untergeschobenes Eis getroffen wurde, war eine hoffnungslose; ein Freimachen desselben durch menschliche Arbeit und die Hilfsmittel der Expedition hatte sich als aussichtslos erwiesen, und bei einem Freiwerden durch Springen des umgebenden Eises war es nahezu unausweichlich, dass das Schiff schwer havariert, wenn nicht zertrümmert wurde; zudem hatte es durch die vielen überstandenen Eispressungen an den Unterwassertheilen gelitten. Der Gesundheitszustand der Bemannung gab auch zu Bedenken Anlass. Schon im Winter 1873/74 waren scorbutische Affectionen des Zahn-

fleisches bei mehreren Mannschafts-Personen aufgetreten, die wohl behoben wurden, aber die Neigung zu neuerlicher Erkrankung in den betreffenden Individuen hervorriefen. Maschinist Krisch lag an allgemeiner Tuberculose und Scorbut hoffnungslos darnieder, Zimmermann Vecerina litt an schwerem Scorbut, der sein Leben auf das äußerste bedrohte.

Angesichts der aussichtslosen Lage des Schiffes und in Berücksichtigung des Umstandes, dass eine dritte Überwinterung die Kräfte der Expedition durch Erkrankungen und Verluste so schwächen dürfte, dass ein Rückzug mit Schlitten und Booten unausführbar würde, wurde einstimmig im Officiersrathe beschlossen, dass das Schiff am 20. Mai 1874 zu verlassen und der Rückzug nach Nowaja Zemlja und Norwegen anzutreten sei. Vorher ist aber durch zwei bis drei Schlittenreisen möglichst viel für die Erforschung des Franz Josephs-Landes zu leisten und eine General-Aufnahme des Landes in möglichst ausgedehntem Maße in allgemeinen Umrissen durchzuführen. Einer wirkungsvollen Bekämpfung des Scorbutes stellte sich der bevorstehende gänzliche Verbrauch des

Vorrathes an Citronensaft entgegen, Proviant war noch hinreichend für ein weiteres Jahr vorhanden.

Anfangs März 1874 gieng die erste Schlittenpartie ab; sie war von Payer geführt und hatte den Zweck, eine Orientierung zu gewinnen, in welcher Richtung die folgenden Schlittenreisen hauptsächlich zu operieren hatten. Cap Tegetthoff und Cap Littrow wurden astronomisch bestimmt. Am 15. März kehrte diese Expedition zurück und am nächsten Tage wurde der Maschinist Krisch der Expedition entrissen, indem der Tod seine langen und schweren Leiden endete. Der pflichtgetreue wackere Mann wurde auf der Wilczek-Insel, unweit der Steinpyramide, in einer Felsenkluft beigesetzt und auf seinem Grabe ein Kreuz mit Inschrift errichtet.

Am 26. März wurde die zweite Schlittenreise angetreten, welche den Zweck hatte, das Franz Josephs-Land möglichst weit in seiner Ausdehnung nach Norden zu erforschen. Unter Payer's Führung nahmen Orel und fünf Mann nebst drei Hunden daran theil. Temperaturen bis zu — 40·8° Réaumur machten besonders den Anfang dieser Reise sehr beschwerlich.

Inzwischen war beim Schiffe eine Basis von 2166 *m* Länge durch Weyprecht und Brosch gemessen und durch letzteren eine Triangulierung um die Wilczek-Insel bis Cap Tegetthoff ausgeführt worden, an die sich von diesem Cap an Payer's weitere Aufnahmen, die unter Ausführung möglichst häufiger astronomischer Ortsbestimmungen geschahen, anschließen. Eine von Cap Tegetthoff fast in direct nördlicher Richtung verlaufende übereiste Meeresstraße, der Austria-Sund, bezeichnete die Route dieser Schlittenexpedition, welche am 9. April 1874 nach Überwindung der mannigfachsten Schwierigkeiten und Fährlichkeiten auf der in 81° 37′ N liegenden Hohenlohe-Insel anlangte, wo Payer einen Theil der Leute mit dem großen Schlitten bei Cap Schrötter zurückließ, um mit einem leichten Hundeschlitten einen Vorstoß nach dem in nördlicher Richtung vorliegenden Kronprinz Rudolf-Lande zu machen; Orel, Zaninovich und Klotz waren seine Begleiter. Bei dem Marsche über den Middendorff-Gletscher auf Kronprinz Rudolf-Land brach Zaninovich sammt dem Hundeschlitten in eine überschneite Gletscherspalte

ein und konnte erst nach mehreren Stunden und nachdem Payer Hilfe von Cap Schrötter herbeigeholt hatte, erfreulicherweise unversehrt, sowie auch der Schlitten und die Hunde emporgezogen werden. Der von Payer, Orel und Zaninovich erreichte nördlichste Punkt ist Cap Fligely getauft worden und liegt auf 82° 5′ Nord bei 58° 30′ Ost v. Gr.; dieser Punkt ist nicht astronomisch bestimmt, sondern seine Lage durch die eingehaltene Marschrichtung und die zurückgelegte Distanz (Schrittzähler) von dem unfern liegenden, astronomisch bestimmten Cap Germania gerechnet, durch Gissung ermittelt worden. Proviantmangel und die Schwierigkeiten des Weitervordringens zwangen die Expedition zur Rückkehr, die am 12. April angetreten wurde, sich durch das aufgebrochene Eis im Austria-Sunde besonders schwierig gestaltete und die volle Energie und Hingebung der Leute auf die härteste Probe stellte. Am 23. April nachts traf diese Expedition wieder an Bord des Tegetthoff ein.

Eine dritte Schlittenreise, die den Charakter einer Forcetour trug, da die Zeit bis zum Verlassen des Schiffes nur mehr kurz war,

galt dem Westen von Franz Joseph-Land, um womöglich dessen Ausdehnung gegen Spitzbergen oder das sagenhafte Gillisland hin zu erforschen. Payer, Brosch und Haller mit einem kleinen Hundeschlitten bildeten die Expedition. Es wurde am 2. Mai ein etwa 700 *m* hoher Berg (Brünn-Berg) auf der Mac Clintok-Insel bestiegen, doch verhinderte ein heftiger Schneesturm eine genügende Fernsicht. Ein 22stündiger ununterbrochener Gewaltmarsch brachte die Partie in der Nacht zum 3. Mai wieder an Bord des TEGETTHOFF zurück.

Soweit es möglich war, hatte man die Erforschung des neuentdeckten Landes in allgemeinen Umrissen durchgeführt, eine detaillierte Aufnahme war eben unthunlich in der zu Gebote stehenden Zeit.

Eifrig und unablässig wurde an den Vorbereitungen zum Rückzuge gearbeitet, Schlitten, Boote, Proviant etc. fertiggestellt und gepackt. Am 19. Mai wurde noch einmal in corpore das Land betreten und vom Grabe Krisch's Abschied genommen, am 20. Mai 1874 um 8^h p. m. wurde der TEGETTHOFF verlassen, nachdem vorher die Flaggen an die Masttopps

genagelt, alle Luken fest verschlossen und auf dem Tische der Officierskajüte ein Document angenagelt worden war, das eine kurze Geschichte der Expedition enthielt.

Mit drei auf Schleifen liegenden Booten und drei mit Proviant für 90 Tage beladenen Schlitten trat die Expedition, 23 Mann stark, ihre Reise über das Packeis an. Veterina war mit seinen, durch Scorbut contractierten unteren Gliedmaßen und Stiglič mit einem durchschossenen Arm undienstbar. Von den sechs Objecten konnten nur zwei auf einmal weiter bewegt werden, es erforderte also ein fünfmaliges Zurücklegen jeder Strecke (dreimal ziehend, zweimal leer), um dieselbe wirklich gewonnen zu haben.

Der Plan des Rückzuges war, bei möglichster Einhaltung der Südrichtung über das Eis, das Proviant-Depôt auf den Barents-Inseln zu erreichen und dann längs der Westküste von Nowaja Zemlja südwärts zu steuern bis zum Zusammentreffen mit einem Fahrzeuge.

Die Schwierigkeiten des Transportes schwer beladener Boote und Schlitten durch chaotisch gethürmte, wild zerklüftete Eishöcker, Erwei-

chung der Schneedecke, Bildung von Wassertümpeln, schmale Sprünge im Eise, die keine zusammenhängenden Canäle, wohl aber schwer überwindbare Marschhindernisse bildeten, strengten die Kräfte der Polarfahrer auf das äußerste an und stellten die höchsten Anforderungen an deren Disciplin, Ausdauer und Unerschrockenheit. Nach 67tägigen unsäglichen Mühen waren von circa 500 zurückzulegenden Seemeilen erst zehn nach Süden gewonnen, da das stetig nach Nord setzende Eis die Arbeit des Tages während der kurzen Ruhezeit fast vernichtete. Erst am 17. Juli in 79° 11′ nördl. Breite gestattete eine Folge von kleinen Canälen im Eise ein besseres Fortkommen mit den Booten, wenn auch noch oft genug Schollen diese Wasserwege sperrten und zu mühevoller Arbeit zwangen, um dieselben zu übersetzen. Allmählich wurde die Lage des Packeises schütterer, die Waken wurden immer ausgedehnter; schon begann sich das leise Schwellen der Dünung fühlbar zu machen, man gelangte in die Region des Treibeises und am 14. August 1874 nachts in 77° 40′ nördl. Breite an die Eiskante. Die offene See brandete an den

Schollen des letzten Treibeisgürtels, die Schlitten wurden als fernerhin nutzlos auf der Scholle zurückgelassen, und am 15. August morgens segelte die Expedition in vier bis an den Dollbord geladenen Booten in dichtem Nebel und bewegter See südwärts gegen Nowaja Zemlja. Als dessen Küste endlich in Sicht kam, zeigte es sich, dass das Depôt bereits passiert war und es wurde weiter gesegelt, bis am Abende des 18. August die Boote an der Küste von Nowaja Zemlja nördlich der Admiralitäts-Halbinsel ans Land gebracht und das Geburtsfest unseres Allerhöchsten Kriegsherrn mit Enthusiasmus in einer unserer Armuth entsprechenden Weise begangen wurde.

Nachdem der Matotschkin Scharr vergeblich nach Schiffen abgesucht war, setzte die Expedition bei stürmischem Wetter ihren Weg nach Süden fort; die Boote wurden durch das Wetter getrennt und schwebten in der höchsten Gefahr, doch fanden sich alle am Abende des 24. August 1874 bei Cap Britwin zusammen und liefen in die Dunen-Bai ein, woselbst zwei russische Fangschiffe angetroffen wurden. Die gesammten Mitglieder der Expedition schifften

sich an Bord des Schooners NIKOLAJ von 50 *t*, Capitän Feodor Woronin, ein, der mit ihnen am 26. August die Dunen-Bai verließ und sie nach einer stürmischen Überfahrt am 3. September abends nach dem norwegischen Hafen Vardö brachte, wo ihnen ein äußerst herzlicher Empfang zutheil wurde.

Die telegraphische Meldung von der glücklichen Rückkehr der Expedition und der großen Länder-Entdeckung machte tags darauf die Runde durch die ganze civilisierte Welt, und Se. Majestät geruhte über telegraphische Bitte allergnädigst zu gestatten, dass der von der österreichisch-ungarischen arktischen Expedition im August 1873 entdeckte Ländercomplex mit Allerhöchst-Seinem Namen benannt werden dürfe.

Nur Einer war nicht zurückgekehrt, um die Früchte so vieler Mühen und Gefahren mit seinen Genossen zu ernten; einsam liegt Krisch's Grab auf sturmumtobter Höhe im fernen arktischen Lande, sein Andenken aber erlischt nie, und ehrenvoll wird sein Name stets genannt werden.

Mit dem norwegischen Postdampfer FINNMARKEN begab sich die Expedition über Hammer-

fest, Tromsö, Tronthjem, Bergen, Christiansund nach Hamburg, wo sie nachts am 22. September eintraf und besonders festlich empfangen wurde. Von da an reihte sich ein festlicher Empfang an den andern, der in der Heimat, besonders aber in Wien, geradezu in Enthusiasmus übergieng, als die Mitglieder der österreichisch-ungarischen Polar-Expedition am 25. September 1874 vom Nordbahnhofe feierlich eingeholt wurden.

Von der gesammten gebildeten Welt gefeiert, von Sr. Majestät dem Kaiser auf das Huldvollste ausgezeichnet, fanden die Polarfahrer hierin überreichen Lohn für alle Entbehrungen, Leiden, Mühen und Gefahren, die sie in den $2^1/_2$ Jahren im Interesse der Wissenschaft und zur Ehre ihres Vaterlandes muthig und unerschüttert getragen haben.

Seine Majestät geruhten Allergnädigst zu verleihen: Das Ritterkreuz des Leopold-Ordens den beiden Führern der Expedition, Linienschiffs-Lieutenant Karl Weyprecht und Oberlieutenant Julius Payer; den Orden der Eisernen Krone 3. Cl. den Officieren der Expedition Linienschiffs-Lieutenant Gustav Brosch, Linien-

schiffs-Fähnrich Eduard Orel und Honved-Regimentsarzt Dr. Julius Kepes. Das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens dem Capitän weiter Fahrt Peter Lusina und dem norwegischen Capitän Elling Carlsen; ferner den Individuen des Mannschaftstandes der Expedition jedem das Silberne Verdienstkreuz mit der Krone.

Am 15. October 1874 wurde der Verband der Expedition aufgelöst.

Bei der Feier der 25. Jahreswende der glücklichen Rückkehr der Expedition am 2. und 3. September 1899 im Marine-Casino zu Pola waren von den Officieren derselben Phil. Dr. Julius Ritter v. Payer, Contre-Admiral Gustav Ritter v. Brosch, Oberstabsarzt I. Cl. Dr. Julius Kepes, von der ehemaligen Mannschaft: Lloyd-Capitän Scarpa, Hafen-Oberbootsmann Zaninovich, Förster Haller, Maschinenführer Pospischill, die Hafen-Lootsen Lettis, Lukinović, Palmić, Marolla, Hof-Schlossdiener Orasch anwesend; der greise Capitän Carlsen in Tromsö und Matrose Latković waren am Erscheinen verhindert.

Weyprecht, der sich durch seine bahnbrechenden Ideen über die Polarforschung einen

Weltruf errungen hatte, wurde der Wissenschaft viel zu frühe am 28. März 1881 durch den Tod entrissen, sein Name aber wird immer leben und glänzen. Orel starb im Anfange der Neunzigerjahre als Schlossverwalter in Miramar.

Einige Jahre nach seiner Entdeckung wurde Franz Josephs-Land von dem holländischen Schiffe Willem Barents gesichtet, doch nicht erreicht; dann 1881 und 1882 von dem englischen Polarforscher B. Leigh-Smith besucht, welcher sein Schiff Eira 1882 in der Nähe von Cap Flora verlor und dortselbst, an der SW-Küste von Franz Josephs-Land, überwinterte, um 1883 nach England zurückzukehren. Später etablierte sich die vorzüglich geleitete englische Jackson-Harmsworth-Expedition auf Cap Flora und brachte dort drei Winter zu. Im Sommer 1896 traf der bekannte norwegische Polarfahrer Dr. Frithjof Nansen und sein Begleiter Lieutenant Johannsen, welche 1895/96 auf einer Insel des Franz Josephs-Land-Archipels überwintert hatten, mit Jackson bei Cap Flora zusammen und kehrten mit dem zu Jacksons Verproviantierung angekommenen Schiffe Windward nach Norwegen

zurück, während Jackson erst im folgenden Jahre seine Station auf Cap Flora aufließ und die Rückreise nach England antrat. Eine amerikanische Expedition unter Wellman überwinterte 1898/99 auf Cap Tegetthoff, Franz Josephs-Land, explorierte den Austria-Sund und nahm Wilczek Land vollkommen auf; ihr Führer bestätigte Payer's Aufnahmen im Austria-Sund vollständig, rectificierte Payer's Skizze von Wilczek-Land und eliminierte, wie vorher schon Nansen, den von Payer angenommenen Dove-Gletscher. In der allerjüngsten Zeit überwinterte 1899—1900 der Herzog der Abruzzen mit der Stella Polare in der Teplitzer-Bai auf Kronprinz Rudolfs-Land.

So ist durch die Entdeckung von Franz Josephs-Land durch die österreichisch-ungarische Polar-Expedition 1873 eine neue, wichtige Basis zur Erforschung des arktischen Innern geschaffen worden und die Geschichte dieser Expedition bildet ein rühmliches Blatt in den an ruhmvollen Thaten reichen Annalen der k. u. k. Kriegs-Marine.

1896.

10. August.

Der Überfall auf die wissenschaftliche Expedition S. M. Schiffes „Albatros" im Inneren der Insel Guadalcanar.

Unter den zahlreichen Inselcomplexen des australischen Archipels zählen die Salomons-Inseln zu den am wenigsten erforschten Eilandsgruppen. Die auf 200 Seemeilen nordöstlicher Entfernung von der Südostspitze Neu-Guineas beginnende, sich vom 5. Grade südl. Breite innerhalb der Meridiane von 150° und 163° östl. Länge gegen Südost hinziehende Inselreihe besteht aus sieben größeren und etwa zwanzig kleineren Eilanden, unter welchen die Inseln Choiseul und Guadalcanar die besuchtesten und bekanntesten sind.

Auf vulcanischer Grundlage gebildet, weisen diese Eilande nahezu in allen ihren Gebieten den Charakter reinster Wildnis auf. Die dem melanesischen Typus angehörenden Negerstämme sind heimtückisch und wild, huldigen dem Cannibalismus und nähren einen von Furcht zurückgehaltenen Hass gegen jeden weißen Eindringling, sowie auch gegen ihre bereits von den ersten Spuren eines Culturhauches berührten, an der Küste lebenden Stammesgenossen. Vorzugsweise noch mit Pfeilen, Speeren, Keulen und Axten bewaffnet, von Schilden aus Weidengeflecht beschirmt, leben diese Südsee-Insulaner, unter der Führung von Häuptlingen in Trupps zu 50—80 Seelen als Nomaden fast ausschließlich vom Fischfange und der Jagd; die Kriegs- und Beutelust ist der hervorstechendste Charakterzug dieser brutalen, nur durch zeitweise Züchtigungen seitens der dem Koprah-Handel obliegenden Trader (Kaufleute) im Zaume zu haltenden Feinde der Weißen.

Da diese reich bewaldeten Inseln in naturwissenschaftlicher Richtung noch wenig erforscht waren, beschloss im Jahre 1896 die kaiserliche Akademie der Wissenschaften in Wien, eine

Expedition zu entsenden, um die wünschenswertesten Aufschlüsse über die Fauna und Flora der Salomons-Inseln, über deren geologische Schichtung, sowie über die mineralogische Zusammensetzung der Bodenschätze zu erhalten.

In der Absicht, diese Mission möglichst zu fördern, wurde seitens der k. u. k. Kriegs-Marine hiefür das Kanonenboot ALBATROS zur Verfügung gestellt und unter dem Commando des k. u. k. Fregatten-Capitäns Joseph Mauler von Elisenau im Herbste 1895 nach den Salomons-Inseln entsendet, um dem von der genannten Reichsanstalt delegierten Naturforscher zur Überfahrt zu dienen und denselben bei den beabsichtigten Landungs-Expeditionen durch die Beistellung eines Bedeckungscorps bestens zu unterstützen. Zum Chef-Geologen und wissenschaftlichen Leiter dieser Expeditionen wurde seitens der kais. Akademie der Wissenschaften eines ihrer bewährtesten und langjährigen Mitglieder, u. zw. der im 45. Lebensjahre stehende Gelehrte Heinrich Freiherr Foullon de Norbeeck ausersehen, welcher sich vor der am 2. October erfolgenden Ausreise des Kanonenbootes in Begleitung zweier Diener in Pola einschiffte.

Nach einer nahezu ausschließlich unter Segel bewirkten äußerst günstigen Reise traf das Schiff am 24. Mai 1896 in der Thousand Ship-Bai ein, besuchte die zu der Salomons-Gruppe gehörigen Inseln St. George, Isabel und Savo, und fuhr von hier nach dem Marau-Sund, einem an der SO-Seite der Hauptinsel Guadalcanar gelegenen Hafen, welcher Ankerplatz alsbald mit der an der Nordküste der Insel gelegenen Rhede von Gora gewechselt wurde, da es sich ergab, dass von dort aus das Eindringen in das Innere dieses wilden Territoriums und namentlich die Besteigung der Gebirge mit geringeren Schwierigkeiten verbunden wäre.

Nachdem die Ausrüstung für diesen Forschungszug bestens vorbereitet worden war, bestimmte der Schiffscommandant den 6. August zum Aufbruch.

Die Ausschiffung der Expedition erfolgte um $7^h\ 30^m$ früh. Das militärische Commando führte k. u. k. Linienschiffs-Fähnrich Franz Budik; außerdem zählten noch zum Stabe: als wissenschaftlicher Leiter Freiherr von Foullon, dann als Zugscommandanten die Seecadetten 2. Classe Armand de Beaufort und Max Rosen;

an Mannschaften waren eingetheilt 5 Unterofficiere, 16 Matrosen und 2 Civildiener. Vier Eingeborene von der Küste leisteten Führerdienste.

Die Ausrüstung bestand in einem achttägigen Lebensmittelvorrathe, vier tragbaren Zelten, einem Munitionsausmaße von 40 Patronen pro Gewehr und einigem Verbandzeug. Die specielle Aufgabe dieser Expedition bestand darin, das dem Haupt-Gebirgszuge vorgelagerte Flachland zu durchqueren, das Hochplateau der Gebirgsausläufer zu erreichen und die größte Erhebung, den 5500 Fuß hohen Lions Head, zu ersteigen, um daselbst zunächst die geologischen und mineralogischen Verhältnisse zu erforschen. Die Dauer der Expedition, sowie die Wahl der einzuschlagenden Route war, wie bei allen ähnlichen Unternehmungen, den militärischen und wissenschaftlichen Leitern anheimgestellt worden, da mangels zuverlässiger Karten und sonstiger Behelfe die tägliche Marschdauer nicht im vorhinein bestimmt werden konnte.

Nach einem viertägigen, insgesammt zweiundzwanzigstündigen, ziemlich ermüdenden

Marsche durch das unwegsame Buschwerk, konnte am 9. August jener Punkt erreicht werden, den Freiherr von Foullon als zum Aufstiege und zur Erforschung des dem Lions Head vorgelagerten Tatube-Berges besonders geeignet gewählt hatte. Durch den anstrengenden langen Marsch waren zwei Mann fußmarode geworden, welche Linienschiffs-Fähnrich Budik unter Führung des Seecadetten Rosen mit sechs Mann Bedeckung und einem Eingebornen bereits am 8. August an die Küste zum Schiffe zurücksendete, so dass sich die Stärke des Corps nunmehr auf 18 Mann belief, die über 11 Mannlicher-Repetier-Gewehre und 4 Revolver verfügten. Baron Foullon und seine beiden Diener waren unbewaffnet, letztere weil mit dem Instrumenten-Transport betraut. Die vier Eingeborenen hatten Snider-Gewehre.

Diese Reducierung des Detachements vor dem eigentlichen Aufstiege war schon von Anfang an beabsichtigt, um mit dem bis an das Randgebirge herangebrachten Lebensmittelvorrathe dem Kerne des Corps ein längeres Ausbleiben zu ermöglichen. Am Fuße des Tatube, sieben deutsche Meilen von der Küste entfernt,

wurde um 1^h p. m. des 9. August in 950 *m* erreichter Höhe über der See ein bleibendes Lager errichtet, hiezu zwei Zelte aufgeschlagen und ein entsprechender Wachdienst organisiert. Zwei Gruppen der Mannschaft hatten Wasser- und Holzvorräthe zu beschaffen und die Mittagskost zu bereiten.

Kurz nach dem Anlangen der Expedition am Lagerplatze schallten von den umliegenden Berglehnen in die Thäler Rufe nieder, welche von den eingeborenen Führern als an die Weiber gerichtete Warnungen gedeutet wurden, sich vor den Eindringlingen in Sicherheit zu bringen. Am Nachmittage tauchten auf den näher gelegenen Anhöhen die ersten Buschmänner in Gruppen von 3—4 Köpfen auf, deren Zahl sich bald auf ca. 18 Mann erhöhte. In richtiger Bedachtnahme auf die unsichere Lage ließ Linienschiffs-Fähnrich Budik das ganze Detachement sammeln. Auf Grund längerer Zwiesprache mit Hilfe des als Dolmetsch dienenden Küstenführers entsendete Freiherr von Foullon um 4^h p. m. seinen Diener Nickel, mit sechs Stangen Tabak versehen, zwei greisen Buschmännern entgegen, die, da sie als Kund-

gebung friedlicher Absichten ihre Waffen und Schilde freiwillig abgeworfen hatten, am ehesten gewillt schienen, sich ohne feindselige Absicht zu nähern. Nach wiederholten, durch scheue Flucht unterbrochenen Annäherungsversuchen konnte schließlich doch ein friedlicher Verkehr angebahnt werden und versprachen die Wilden über gestelltes Verlangen, am nächsten Morgen drei Wegweiser zum Geleite auf den Tatube beistellen zu wollen. Am selben Tage kamen noch wiederholt mehrere Eingeborene unbewaffnet in das Lager, das sie stets beschenkt verließen.

Entgegen dem vom Linienschiffs-Fähnrich Budik beabsichtigten Plane, die Besteigung des Tatube-Berges angesichts der unsicheren Verhältnisse mit dem gesammten ungetheilten Corps durchzuführen, bestand der wissenschaftliche Leiter Baron Foullon auf seinem Vorhaben, diesen Aufstieg mit nur geringer Begleitung vorzunehmen, da er die Felsenpfade des schroff abfallenden Gebirgsstockes nur einem kleinen Contingente zugänglich halte und seiner Ansicht nach der Aufstieg eines großen Detachements den Zweck desselben in Frage stellen würde.

So wurde denn die Mannschaft aufgefordert, sich freiwillig zur Theilnahme zu melden, wobei jene Leute, die bereits in der Heimat mit dem Bergsteigen vertraut geworden waren, den Vorzug erhalten sollten. Es wurden zur bevorstehenden Bergexpedition die Marsgasten Maras und Skoda und die Matrosen Car, Lovrich und Babić ausgewählt, denen sich die Diener Foullon's namens Nickel und Krausz hinzugesellten. Mit diesen sieben Mann gedachte Baron Foullon in Begleitung des Linienschiffs-Fähnrichs Budik den Aufstieg am 10. August um 6^{h} morgens, mit einer Mittagsration ausgerüstet, anzutreten. Die restierenden acht Mann nebst den drei eingeborenen Führern von der Küste hatten unter dem Commando des Seecadetten Beaufort als Lagerwache am Fuße des Tatube-Berges zurückzubleiben.

Während der dem Aufstiege vorangehenden Nacht nahmen die Avisorufe der Wilden in verdächtiger Weise zu, weshalb Linienschiffs-Fähnrich Budik den Wachdienst verstärkte. Bis Mitternacht blieb dieser Seeofficier mit dem für den Aufstieg bestimmten Contingente selbst gefechtsbereit, nach Mitternacht oblag

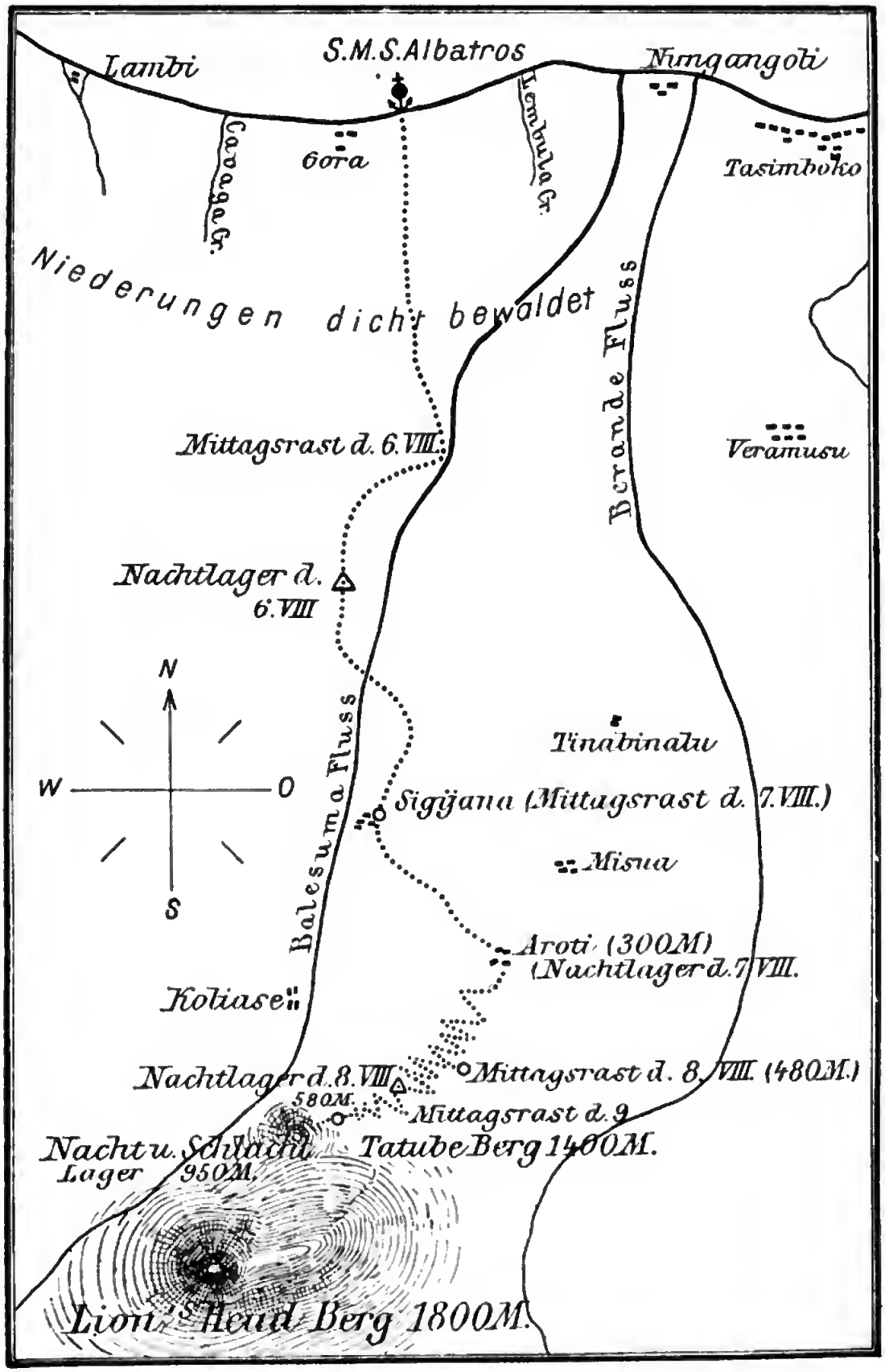
der Sicherungsdienst der eigentlichen Lagerwache. Um 5^h morgens erfolgte die Reveille und die Verabreichung des warmen Frühmahles. Kurz nach Sonnenaufgang trafen die drei bestellten Führer im Lager ein, doch konnte wegen der Schwierigkeiten hinsichtlich der Trinkwasserversorgung erst um 7^h 30^m a. m. aufgebrochen werden. Die Gegend war, im Gegensatze zum vorigen Tage, ruhig; die Rufe hatten aufgehört, das Benehmen der Buschmänner war ruhig, unverdächtig und vertraut. Sämmtliche Anzeichen deuteten somit auf friedliche Verhältnisse, und Foullon verstand es, durch logische Schlussfolgerungen über das Verhalten der Wilden, Budik's letzte Bedenken völlig zu zerstreuen.

Vor dem Abmarsche der Bergexpedition wiederholte der Commandant dem Seecadetten Beaufort nochmals den bereits am Vorabende ertheilten Befehl, die Mannschaft in zwei Wachtouren einzutheilen und stets vier Wachposten an den Eckpunkten des Lagers zu unterhalten.

Der Abmarsch erfolgte in folgender Ordnung: Voran schritten ein eingeborener Führer mit dem Diener Nickel, dann folgte Baron

Foullon, zur Linken sein Diener Krausz, hinter diesen die fünf Mann der Bedeckung mit Mannlicher-Gewehren und je 40 Patronen bewaffnet; den Schluss der Truppe bildeten die zwei übrigen eingeborenen Führer. Linienschiffs-Fähnrich Budik, mit einem sechsläufigen Revolver ausgerüstet, marschierte als letzter, weil er dergestalt die Leute besser zusammenhalten konnte.

Nun gieng es die ersten steilen Lehnen auf steinigen, engen Pfaden empor, wobei es sich ereignete, dass von Zeit zu Zeit aus dem wirren Gebüsche weitere theils unbewaffnete, theils mit Tomahawks versehene Wilde auftauchten und sich der von den eingeborenen Führern gebildeten Queue anschlossen. Baron Foullon deutete dies so, die Wilden wären angesichts unserer Überzahl um das Schicksal der beigestellten drei Führer besorgt, und daher darauf bedacht, den Genossen erforderlichenfalls beistehen zu können, welche Annahme allen plausibel schien, da bekannt war, dass auf den Salomons-Inseln ein eingeborener Führer meist nur dann zu erlangen war, wenn man seinen gesammtem, oft mehr denn 20 Köpfe zählenden Anhang die Begleitung gestattete.



Wegskizze der Expedition von S. M. Schiff Albatros auf den Lion's Head.

Nach ungefähr dreiviertel Stunden wurde in einem Steingraben Rast gemacht, die Feldflaschen konnten an einer kleinen Wasserader neu gefüllt werden und Baron Foullon benützte diesen Aufenthalt, um mittels eines Taschen-Höheninstrumentes die Lage dieses Punktes mit 1040 *m* festzustellen. Während dieser Marschpause bot ein bejahrter Eingeborener dem Expeditions-Commandanten eine Keule zum Tausche gegen den Revolver an, welches Ansinnen zurückgewiesen wurde. Während Linienschiffs-Fähnrich Budik dem Wilden über dessen Bitte den Revolver zeigte, tauchte ein reich geschmückter Buschmann auf, welcher sich mit dem die Bergexpedition nun umgebenden Trupp von etwa 20 Wilden eilig verständigte. In diesem Momente fielen in dem tiefer gelegenen Lager zwei Schüsse. Kaum waren diese Schüsse gefallen, als aus den umliegenden Gebüschen noch 10—12 Eingeborene hervorsprangen und die Expedition mit geschwungenen Keulen und Tomahawks angriffen. Zwei Wilde, darunter der vorerwähnte Keulenmann, griffen Linienschiffs-Fähnrich Budik an, doch während der eine mit der Keule ausholte,

schoss ihn Budik nieder, so dass die Keule bloß seine linke Schulter streifte; der zweite Wilde war mit einer Hacke versehen und ergriff nach dem Schusse die Flucht.

Zur selben Zeit wurden Baron Foullon, Marsgast Maras und Matrose Lovrich durch Tomahawkhiebe schwer verwundet, so dass sie zusammenbrachen; nur Marsgast Skoda und die Matrosen Car und Babič blieben unverletzt, da sie sich in Deckungen befanden. Die beiden Diener Nickel und Krausz konnten sich ihrer Angreifer erwehren und streckten zwei Wilde zu Boden, von welchen einer auch noch vom Linienschiffs-Fähnrich Budik einen Schuss erhielt, als er sich zu neuerlichem Angriffe erheben wollte. Nachdem Linienschiffs-Fähnrich Budik auch noch einen dritten glücklichen Schuss auf den Angreifer des Marsgasten Maras abgegeben hatte, ergriffen die Wilden die schleunigste Flucht, wobei die unverletzte sowie die verwundete Mannschaft ihnen ein erfolgreiches Schnellfeuer nachsandte, so dass die Eingeborenen ungefähr 20 Todte zurückließen. Zur gleichen Zeit dröhnte auch aus dem Lager kampfverkündendes Schnellfeuer

mit vielfachem Wiederhall aus dem Thale herauf.

Baron Foullon hatte sich an einen Felsblock gelehnt, blutete aus einer tiefen, breiten Wunde am Nacken und war auch an der rechten Schulter schwer verletzt. Marsgast Maras hatte eine schwere Stirnwunde erhalten, durch welche ein Theil des Gehirnes hervortrat; Matrose Lovrić litt an einer Lappenwunde des Hinterkopfes, Diener Nickel war durch einen abgleitenden schweren Tomahawkhieb, dessen Wucht durch den vollen, entzweigeschnittenen Rucksack gemildert worden war, am Rückgrat unschwer verletzt. Linienschiffs-Fähnrich Budik, Marsgast Skoda, die Matrosen Car und Babič sowie der Diener Krausz waren unverletzt geblieben und bemühten sich, den Verwundeten Nothverbände anzulegen, während welcher Zeit aus dem zurückgelassenen Lager am Fuße des Berges noch zahlreiche vereinzelte Schüsse vernommen wurden.

Während des nun folgenden zweistündigen Rückmarsches, der sich in dem unwegsamen Terrain sehr mühselig gestaltete, legten die

Verwundeten eine außergewöhnliche Standhaftigkeit an den Tag.

Im Lager angelangt, fand man den Seecadetten Beaufort, den Sanitäts-Matrosen Dokovič, den Matrosen Chaloupka und einen der von der Küste mitgenommenen eingeborenen Führer erschlagen vor, der Waffenmaat und Schiffsprofoß Neupor, die Marsgasten Curcič und Kovacevič, sowie der Matrose Sepcič waren schwer verwundet; somit waren nur zwei Mann unverletzt geblieben. Der Angriff war hier in ähnlicher Weise und zur gleichen Zeit wie auf die Haupttruppe erfolgt; auch hier war die Kampfstatt mit zahlreichen erschossenen Wilden bedeckt; viele waren beim Ringen den Abhang hinabgeschleudert worden.

Linienschiffs-Fähnrich Budik entsendete den Marsgast Skoda, sowie die kampffähig gebliebenen vier Matrosen unverzüglich auf die Sicherheitsposten und legte zunächst dem nun bereits schwer stöhnenden Baron Foullon, und sodann den übrigen Verwundeten definitive Verbände an, wozu aber nur wenig Material zur Verfügung stand, da der größte Theil des mitgenommenen Vorrathes bereits von den

Verwundeten der Lagerwache aufgebraucht worden war.

Inzwischen hörte man im nächstgelegenen Thale die Kriegstrommel rühren und stand ein weiterer Angriff zu befürchten, weshalb auf den weiteren Rückmarsch Bedacht genommen werden musste, um ehemöglichst aus dem Gebiete der tückischen Buschmänner an die Küste und zum Schiffe zu gelangen.

Um 10^h 20^m a. m., $1^1/_2$ Stunden nach seiner Verwundung, verschied Baron Foullon in den Armen des Linienschiffs-Fähnrichs Budik, der den Dahingeschiedenen in das Stabszelt brachte und dort, in eine Decke gehüllt, bestattete. An eine regelrechte Bestattung der übrigen Gefallenen war nicht zu denken, da der Boden aus hartem Fels bestand und weder Werkzeuge noch Arbeitskräfte zur Verfügung standen. Aber auch der Abtransport der Verwundeten stieß auf viele Schwierigkeiten, da es an Trägern und Tragmitteln gebrach.

Nachdem aus einer Zeltdecke und leichten Baumstämmen eine halbwegs verwendbare Tragbahre zurechtgemacht worden war, wurde Maras auf dieselbe gebettet und um 11^h a. m.

unter Zurücklassung des größten Theiles der Lebensmittel der Rückmarsch in gesicherter Ordnung angetreten, so dass nach $6^1/_2$stündigem, mühseligstem und forciertem Marsche der Nachtlagerplatz des 8. August ohne Behelligung seitens der Wilden erreicht werden konnte.

Hier erfolgte die erste Rast, doch mit der Einschränkung, dass von den acht Unverwundeten stets sechs wach und schussbereit blieben, indessen die restlichen zwei durch zwei Stunden schlummern konnten.

Am 11. August wurde mit Tagesanbruch aufgebrochen und unter den gleichen Beschwerlichkeiten wie am Vortage die Strecke bis Aroti zurückgelegt und somit das Gebiet der Küstenbewohner erreicht.

Von Erschöpfung überwältigt und außer Stande, ohne längere Rast an einen Weitermarsch zu denken, sah sich das Detachement gezwungen, hier zum zweitenmale zu nächtigen, worauf am nächsten Tage, dem 12. August 6^h früh, Johnny Paramatta, der bewährte eingeborene Wegweiser der Expedition im Küstengebiete, mit einer schriftlichen Meldung des

Linienschiffs-Fähnrichs Budik nach Gora zum Schiffe entsendet wurde, wo der Genannte um $3^3/_4{}^h$ p. m. glücklich an Bord eintraf.

Indes Linienschiffs-Fähnrich Budik weiteren Succurs abwartete, hatte er Zeit, die Überlebenden hinsichtlich der Vorgänge am unteren Lagerplatze einzuvernehmen. Daselbst waren nach dem Abmarsche der Bergexpedition die Gewehre in Pyramiden angesetzt, die Mannschaft in zwei Gruppen in der Nähe der beiden Lagerfeuer mit umgeschnallten, aber versorgten Revolvern zum Frühstück befohlen worden, wobei kleinere Gruppen von Eingeborenen umherstanden. Plötzlich erschienen größere Trupps von Wilden und überfielen das Lager, zunächst die Wachposten mit den Tomahawks in der Absicht bedrohend, sich der Gewehre zu bemächtigen. Diejenigen Matrosen, welche nicht sofort als die ersten Opfer fielen, ergriffen die Gewehre und vertrieben die Wilden nach längeren Einzelkämpfen, bei welchen drei Todte des Lagers und gegen 15 Wilde das Leben einbüßten.

Noch ehe von der Küste Nachricht eingetroffen war, zeigten sich neuerlich größere

Banden von Buschmännern, so dass Linienschiffs-Fähnrich Budik sich veranlasst sah, ungeachtet der allgemeinen Erschöpfung um 9^h morgens die Wiederaufnahme des Rückmarsches anzubefehlen, um wenigstens das Dörfchen Sigijana zu erreichen, zu welcher zweistündigen Entfernung die mit dem Aufgebote der letzten Körperkräfte sich fortschleppenden Blessierten volle acht Stunden benöthigten.

Als der gleichfalls verwundete Eingeborene Johnny Paramatta in einem Canoe mit der Unglücksbotschaft unter Bord S. M. Schiff Albatros eingelangt war, wurde daselbst unverzüglich ein 28 Mann starkes zweites Landungscorps formiert und mit Proviant für vier Tage, sowie mit den nothwendigen Tragbahren und Verbandstoffen ausgerüstet. In demselben fanden Linienschiffs-Fähnrich Gustav Ritter von Nauta, die Seecadetten Max Rosen und Emanuel Dworsky, sowie Fregatten-Arzt Dr. Constantin Hiersche ihre Eintheilung.

Um $4^3/_4{}^h$ p. m. war dieses Detachement unter Befehl des Gesammt-Detail-Officiers, Linienschiffs-Lieutenants Ferdinand Bublay, gestellt, worauf es in Begleitung des englischen Re-

gierungsvertreters Mr. C. M. Woodford und des demselben zugetheilten Beamten zur Vereinigung mit der ersten Landungsexpedition abrückte.

Im raschesten Marschtempo wurde der Balisuna-Fluss erreicht, diese Wasserrinne durchwatet und auf dem durch dichten Wald führenden schwierigen Pfade bei strömendem Regen bald nach Passierung von Sigijana das erste Landungscorps um $9^1/_2{}^h$ p. m. erreicht. Nachdem der Schiffsarzt die Verwundeten untersucht und frisch verbunden hatte, musste angesichts der Unmöglichkeit, den Rückweg im Dunkel der regnerischen Nacht wiederzufinden, ein gesichertes Lager aufgeschlagen und Nachtrast gehalten werden, wobei ein voller Zug den Postendienst versah. Da jedoch der Arzt die schleunigste Wiedereinschiffung der Verwundeten verlangte, zum Rücktransport nur die Mannschaft des zweiten Landungs-Detachements verwendbar war, musste Linienschiffs-Lieutenant Bublay seine Absicht, auch die Todten vom Tatube zu bergen, vorläufig aufgeben.

Bei Tagesanbruch des 13. August setzte das Detachement den Rückweg fort, transportierte die Verwundeten mit großen Schwie-

rigkeiten über die vom Regen geschwellten Wasserläufe und traf um Mittag an der Küste ein, woselbst Linienschiffs-Lieutenant Bublay und seine Begleiter, die in einem forcierten Eilmarsche vorausgeeilt waren, der Expedition mit allen vorbereiteten Einschiffungsbehelfen bereits harrten.

Noch am selben Nachmittage unternahm das Entsatzcorps eine zweite Expedition unter der Führung des genannten See-Officiers, um die Bestattung der am Tatube zurückgelassenen Todten zu bewerkstelligen. Obwohl die bereits stark ermüdete Truppe das Dorf Aroti schon um 8^{h} abends erreicht hatte, konnte am zweiten Tage der Weg zum Tatube ungeachtet mehrfacher Versuche nicht gefunden werden, da kein Einwohner zu bestimmen war, Führerdienste zu leisten.

Im aufgeweichten Boden tief einsinkend, seit drei Tagen in triefenden Kleidern fröstelnd, hatte das Detachement bei seinem Vordringen mit furchtbaren Mühseligkeiten zu kämpfen und konnte die durch 31 Marschstunden ermattete Mannschaft den Strapazen und Gefahren eines planlosen weiteren Vordringens

umsoweniger ausgesetzt werden, als der mitgenommene Proviant für die bei Fortsetzung des Marsches eintretende Expeditionsdauer von weiteren sechs Tagen nicht ausreichte. Außerdem ergaben sich einige Fieberfälle und mehrere Fußmarode, so dass sich der Expeditionsleiter gezwungen sah, die Mission aufzugeben.

Am 14. August wurde der Rückmarsch angetreten und das Schiff am 15. August p. m. erreicht. S. M. Schiff Albatros verließ alsbald die Rhede von Gora und dampfte nach dem Marau-Sund, um in dieser gegen Wind und Seegang geschützten Bucht der Sorge um die Verwundeten obliegen zu können.

Linienschiffs-Lieutenant Bublay berichtete auf Grund der persönlich gewonnenen Marscherfahrungen, dass das Gelingen des Rücktransportes der Schwerverwundeten vom Tatube nur der besonders umsichtigen und tapferen Führung des Linienschiffs-Fähnrichs Budik zu verdanken sei, welcher unter den denkbar schwierigsten Verhältnissen der Retter der ihm anvertrauten Mannschaft gewesen.

Linienschiffs-Fähnrich Budik ermangelte seinerseits nicht, über das tapfere Verhalten

seiner Leute und namentlich über die Standhaftigkeit der Verwundeten zu berichten, hiebei als besonders verdienstvoll den Matrosen 2. Cl. V. M. Lovrić, dann die Marsgasten Curčić und Kovačević sowie den Matrosen Sepsić lobend zu nennen. Diese Genannten gaben im Vereine mit dem lebensgefährlich verwundeten Marsgast Maras bei den folgenden Rückmärschen ungeachtet ihrer schweren Verwundungen so außerordentliche Proben von Energie und Todesverachtung ab, dass es ihnen in erster Linie zuzuschreiben kommt, wenn das Detachement aus dem gefährlichen Terrain zurückgezogen werden konnte.

Von den unverwundet Gebliebenen thaten sich Marsgast Skoda und die Matrosen 1. Cl. Babič und Car durch Kaltblütigkeit und Beständigkeit im Kampfe am oberen Lagerplatze rühmlichst hervor, indes im unteren Lager Matrose 3. Cl. Skaričić und Matrose 4. Cl. Wagemann durch heldenmüthiges Verhalten voranleuchteten.

Den Gesammtverlusten von fünf Todten (inclusive des Eingeborenen), einem lebensgefährlich, fünf schwer und zwei Leichtver-

wundeten gegenüber, waren auf Seite der Wilden bei 40 Mann gefallen, und eine weit größere, nicht feststellbare Zahl verwundet. Nach einer späteren Erhebung des Residenten Mr. Woodford waren an dem Überfalle zwei Stämme Wilder in einer Gesammtstärke von 250—300 Mann betheiligt gewesen. Nebst den beiden Häuptlingen wurden 40 Wilde getödtet und circa 120 verwundet.

Nachdem das Befinden des lebensgefährlich verletzten Marsgasten Peter Maras, sowie jenes der übrigen Verwundeten eine leichte Besserung zeigte, verließ S. M. Schiff Albatros am 3. September den Marau-Sund und segelte nach Cook-town ab, von wo am 11. September die erste telegraphische Meldung über die Geschehnisse nach Wien abgesendet werden konnte. Der schwerverwundete Marsgast Maras wurde in ein englisches Militär-Spital ausgeschifft, wo der wackere Unterofficier am dritten Tage seinen Leiden erlag.

Nach dreiwöchentlichem Aufenthalte, innerhalb welcher Zeit alle übrigen Verwundeten genasen, dampfte S. M. Schiff Albatros über ministerielle Ordre nach Sidney, wo die Mission

durch eine mehrwöchentliche Erholungspause unterbrochen wurde. Während dieser Zeit erflossen neue Weisungen hinsichtlich des weiteren Reiseprogrammes und setzte das Schiff nach Eintreffen eines Ersatz-Detachements am 21. Jänner 1897 seine Mission fort. ALBATROS begab sich zunächst über Hobart auf Tasmanien neuerlich nach dem Salomons-Archipel und kehrte mit Berührung von Thursday-Island, Penang und Singapore am 7. März 1898 in den Centralhafen Pola zurück.

Seine k. u. k. Majestät geruhten mit Allerhöchster Entschließung vom 20. December 1896, »in Anerkennung des tapferen, vorzüglichen Verhaltens während der durch den meuchlerischen Überfall der Eingeborenen auf die wissenschaftliche Expedition des Schiffes ALBATROS bedingten Actionen auf Guadalcanar«, Allergnädigst zu verleihen:

Den Orden der Eisernen Krone 3. Classe:
dem Linienschiffs-Fähnrich Franz Budik.

Das goldene Verdienstkreuz mit der Krone:
dem Fregatten-Arzt Dr. Constantin Hiersche.

Die silberne Tapferkeits-Medaille 1. Classe:

dem Marsgasten Peter Curčić;
dem Matrosen 1. Cl. Franz Sepsić;
» » 2. » V. M. Nicolaus Lovrić;
» » 4. » Rudolf Wagemann.

Die silberne Tapferkeits-Medaille 2. Classe:

dem Marsgasten Emanuel Skoda;
» » Anton Kovačević;
» Matrosen 1. Cl. Mijo Babić;
» » 1. » Johann Car;
» » 3. » Ivan Skarićić.

Gleichzeitig geruhten Se. k. u. k. Majestät noch Allergnädigst anzubefehlen, dass dem Linienschiffs-Lieutenant 1. Classe Ferdinand Bublay der Ausdruck der Allerhöchsten Zufriedenheit bekannt gegeben werde.

Das k. u. k. Reichs-Kriegs-Ministerium »Marine-Section« sah sich außerdem veranlasst, den Linienschiffs-Fähnrichen Gustav Ritter von Nauta und Ferdinand Schramm, sowie den See-Cadetten 2. Cl. Max Rosen und Emanuel Dworski die belobende Anerkennung auszusprechen.

Zur pietätvollen Erinnerung an die in muthiger Ausübung ihrer Pflichten gefallenen Kameraden gelangte zunächst im Inneren der Marine-Pfarrkirche „*Madonna del Mare*" eine würdige Gedenktafel zur Aufstellung. Im Jahre 1900 erfolgte die Anfertigung eines aus den von verschiedenen Seiten gewidmeten Geldspenden bestrittenen hohen Porphyr-Kreuzes, das vom Commandanten S. M. Schiffes LEOPARD, Fregatten-Capitän Friedrich Müller Ritter von Elblein, am Strande von Gora aufgestellt wurde.

Das graublaue, 3 *m* hohe Kreuz steht nun an einer vegetationsfreien, von See aus sichtbaren Stelle am östlichen Ende des Dorfes Teteré in 160° 13′ 51″ östl. L. und 9° 24′ 23″ südl. Br., und zwar auf 45 *m* Entfernung von der Strandlinie, innerhalb einer eisernen Gitterumfriedung. Unter entsprechender Feierlichkeit wurde das Monument am 9. Februar 1901 im Beisein der am Lande ausgerückten Bemannung S. M. Schiffes LEOPARD nach entsprechender Ansprache dem Häuptling Saki von Tétéré in Obhut gegeben und die Einwohnerschaft von Gora nach reichlicher Beschenkung in ortsüblichen Werten verlassen.

Das Gedenkkreuz trägt an der Vorder-. bezw. Rückseite folgende Inschriften:

Dem Andenken

der im Dienste der Wissenschaft beim Kampfe am Fuße des Berges Tatube heldenmüthig gefallenen Mitglieder der Expedition S. M. Schiffes

ALBATROS

von der k. u. k. Kriegs-Marine.

1896.

†

Heinrich Freiherr Foullon von Norbeeck, Chef-Geologe.

Armand de Beaufort, k. u. k. See-Cadet

Marsgast Peter Maras.

Matrose Jacob Doković.

Matrose Gustav Chaloupka.